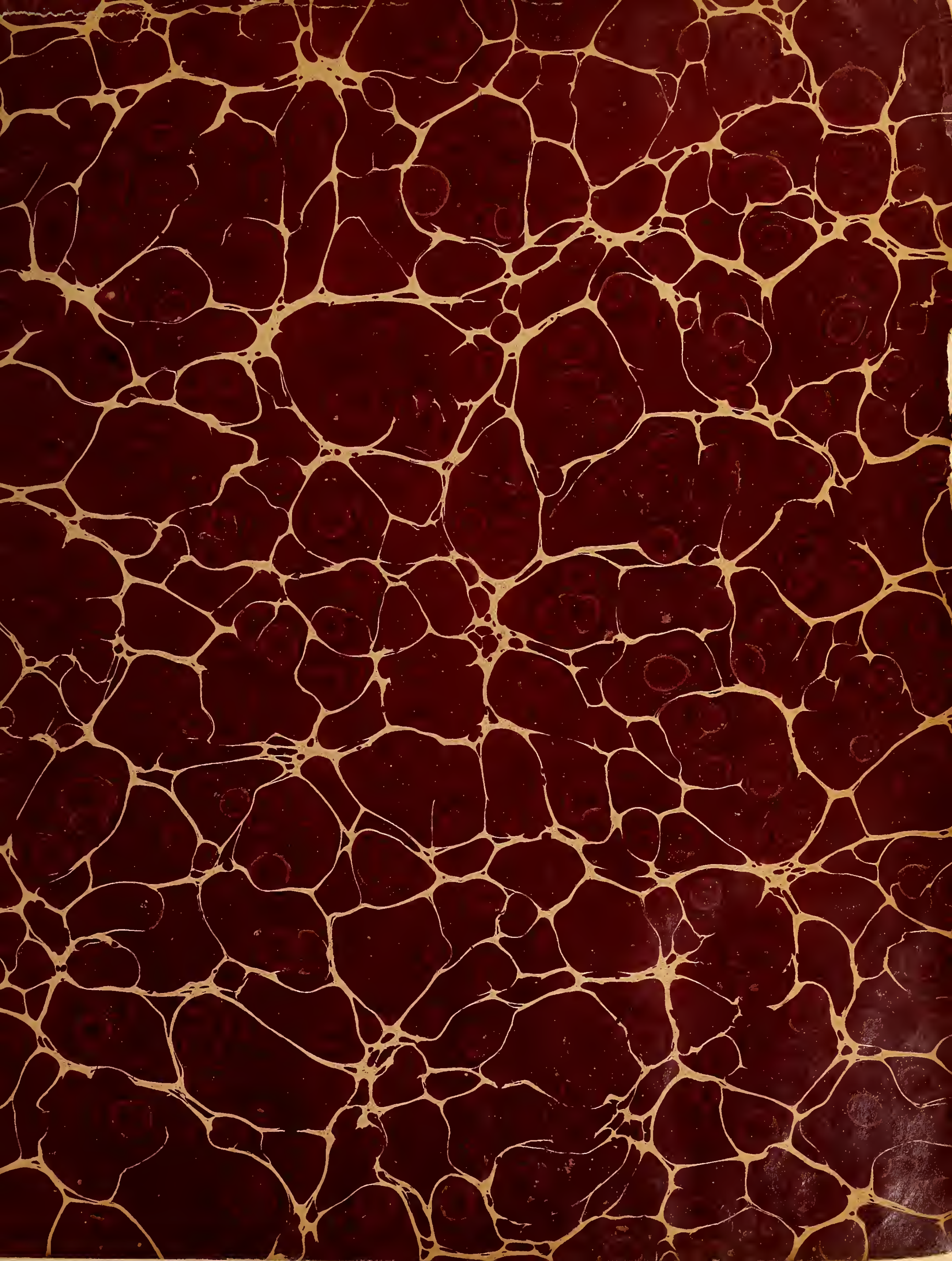

THE LIBRARY OF CONGRESS
1800
Class E469
Book .B53



AUDIENCE
DU MERCREDI

—

M. CHEVRIER
Avocat impérial

—

TRIBUNAL CIVIL DE LA SEINE (1[re] CHAMBRE)

PRÉSIDENCE DE M. BENOIT-CHAMPY

MÉMOIRE

POUR

LES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE

PARIS
IMPRIMERIE SIMON RAÇON ET COMPAGNIE
RUE D'ERFURTH, 1

—

1868

Antoine Pierre Berryer

2 + 6

AUDIENCE
du mercredi.

—

M. CHEVRIER
avocat impérial.

TRIBUNAL CIVIL DE LA SEINE (1re CHAMBRE)

PRÉSIDENCE DE M. BENOIT-CHAMPY

MÉMOIRE

POUR

LES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE

DEMANDEURS,

Me E. CARON, avoué.

CONTRE

MM. ARMAN, ERLANGER, VORUZ, DUBIGEON, JOLLET ET BABIN, MAZELINE, ET LA SOCIÉTÉ DES CHANTIERS ET ATELIERS DE L'OCÉAN

DÉFENDEURS.

MMes VIVET,
DROMERY,
Étude OSCAR MOREAU, } avoués.

TABLE DES MATIÈRES

MÉMOIRE.

PIÈCES JUSTIFICATIVES

PARIS. — IMP. SIMON RAÇON ET COMP., RUE D'ERFURTH, 1.

MÉMOIRE

AUDIENCE
du mercredi.

M. CHEVRIER,
avocat impérial.

TRIBUNAL CIVIL DE LA SEINE (1re CHAMBRE).

PRÉSIDENCE DE M. BENOIT-CHAMPY

MÉMOIRE

POUR

LES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE

DEMANDEURS,

CONTRE

MM. ARMAN, ERLANGER, VORUZ, DUBIGEON,
JOLLET ET BABIN, MAZELINE,
ET LA SOCIÉTÉ DES CHANTIERS ET ATELIERS DE L'OCÉAN,

DÉFENDEURS.

FAITS

Dans le courant de l'année 1861, les citoyens de plusieurs des États formant la république des États-Unis d'Amérique manifestaient l'intention de se retirer de l'Union, dont ces États faisaient partie intégrante depuis plus de quatre-vingts ans, et de se constituer, sous le nom d'États Confédérés d'Amérique, en une fédération distincte, basée sur le maintien de l'esclavage.

Fidèles à leurs devoirs et forts de l'appui du plus grand nombre des États, Abraham Lincoln, que les suffrages constitutionnels de ses con-

citoyens venaient d'appeler à la Présidence, et le Congrès refusèrent de souscrire au démembrement de la patrie commune et d'accepter la *sécession* des États du Sud. Ceux-ci se révoltèrent alors et inaugurèrent, par l'expulsion de la petite garnison fédérale de Charleston, une guerre civile qui a duré quatre années.

Dès les premiers bruits de guerre, le gouvernement français a pensé qu'il convenait d'affirmer sa neutralité à l'égard de belligérants et d'interdire à ses nationaux tout acte qui pourrait la compromettre. Tel a été le but de la *Déclaration de l'empereur sur la neutralité à observer dans la lutte engagée entre les États-Unis d'Amérique*, publiée dans le *Moniteur* du 10 juin 1861 :

« S. M. l'empereur des Français, y est-il dit, prenant en considération « l'état de paix qui existe entre la France et les États-Unis d'Amérique, « a résolu de maintenir une stricte neutralité dans la lutte engagée entre « le gouvernement de l'Union et les États qui prétendent former une « confédération particulière. »

En conséquence « Sa Majesté, vu l'article 14 de l'ordonnance de la « marine du mois d'août 1681, l'article 3 de la loi du 10 avril 1825, « les articles 84 et 85 du Code pénal, 65 et suivants du décret du 24 « mars 1852, 313 et suivants du Code pénal maritime, et l'article 21 du « Code Napoléon,

« Déclare :

« 3° Il est interdit à tout Français de prendre commission de l'une « des deux parties pour armer des vaisseaux en guerre, ou d'accepter « des lettres de marque pour faire la course maritime, *ou de concourir* « *d'*UNE MANIÈRE QUELCONQUE *à l'équipement ou à l'armement d'un na-* « *vire de guerre ou corsaire de l'une des deux parties.*

« 5° Les Français résidant en France ou à l'étranger devront égale- « ment s'abstenir de tout fait qui, commis en violation des lois de l'em- « pire ou du droit des gens, pourrait être considéré comme un acte « hostile à l'une des deux parties, et contraire à la neutralité que « nous avons résolu d'adopter.

« Les contrevenants aux défenses et recommandations contenues dans « la présente déclaration seront poursuivis, s'il y a lieu, conformément

« aux dispositions de la loi du 10 août 1825, et aux articles 84 et 85 « du Code pénal, sans préjudice de l'application qu'il pourrait y avoir « lieu de faire aux dits contrevenants des dispositions de l'article 21 du « Code Napoléon, et des articles 65 et suivants du décret du 25 mars 1852 « sur la marine marchande, 315 et suivants du Code pénal pour l'ar- « mée de mer. »

Peu de temps auparavant, et d'accord avec la France, l'Angleterre avait formulé une déclaration analogue, et ces deux déclarations firent l'objet d'une notification collective des ministres de France et d'Angleterre au cabinet de Washington.

Les confédérés furent bientôt réduits à ne faire la guerre que sur le continent, le blocus effectif de tout leur littoral, en même temps que leur impuissance à créer une marine militaire avec leurs propres ressources, leur rendaient la guerre maritime impossible. Aussi cherchèrent-ils à se pourvoir à l'étranger du matériel naval qui leur manquait complétement.

Les déclarations des gouvernements de France et d'Angleterre devaient avoir pour effet d'avertir les nationaux de ces deux pays que les lois leur défendaient d'intervenir dans la guerre d'Amérique, par l'équipement ou l'armement de vaisseaux de guerre dans les ports neutres; néanmoins si les confédérés réussissaient à trouver des Anglais et des Français assez peu scrupuleux pour violer ces lois en vendant ou construisant des navires de guerre, même à un prix très-élevé, ils espéraient, la livraison une fois accomplie, faire la guerre avec ces bâtiments construits, armés et équipés par des neutres, aussi librement que s'ils eussent possédé dans leurs ports des vaisseaux affectés à cette destination.

Cette combinaison présentait un double avantage. D'abord, avec un très-petit nombre de navires, elle permettait d'infliger des pertes considérables à la marine marchande de l'Union, de faire sentir par conséquent tout le poids de la guerre au commerce des États loyaux et d'accroître ainsi dans ces États les forces d'un parti peu nombreux, mais remuant, qui demandait la paix même au prix de la rupture définitive de l'Union.

En outre, l'armement de navires de guerre dans les ports neutres ne

pouvait manquer de provoquer des difficultés entre les États-Unis et les puissances neutres.

Tous les efforts des sécessionnistes se concentrèrent d'abord en Angleterre, où ils comptaient trouver à la fois plus de sympathies et de ressources. Un certain nombre d'officiers de marine appartenant aux États confédérés vint s'y fixer, et sous la direction des capitaines Maury et Bullock, plusieurs navires de guerre furent promptement construits et équipés.

L'année 1862 vit successivement partir du port de Liverpool, d'abord la *Floride*, puis l'*Alabama*, destinés, au vu et au su de tous, au service des confédérés, et montés par des équipages composés presque exclusivement de sujets anglais.

Il suffit de rappeler que l'*Alabama*, sorti des chantiers de la maison de M. Laird, membre de la chambre des communes, a pendant deux années causé au commerce américain des pertes s'élevant à plusieurs centaines de millions de francs, jusqu'au moment où il a été coulé bas en vue du port de Cherbourg par un navire fédéral.

Ces armements dans les ports d'une nation neutre, et leurs terribles résultats, excitèrent les plus vifs mécontentements en Amérique, et donnèrent lieu à des représentations très-énergiques de M. Seward et de M. Adams. Le gouvernement anglais, comprenant les périls auxquels l'exposait la sorte d'insouciance avec laquelle il avait laissé jusqu'alors violer les principes les plus incontestables du droit des gens, se décida à faire exécuter plus rigoureusement la loi de la neutralité, et dès le commencement de 1863, il saisit l'*Alexandra* à Liverpool, le *Pampero* à Glasgow, et déclara qu'il ne laisserait pas sortir des bassins de Liverpool deux béliers blindés qu'y construisait la maison Laird.

Les arsenaux et les chantiers de l'Angleterre se fermaient donc aux confédérés; il devenait urgent pour eux de se pourvoir ailleurs; c'est alors que leurs agents songèrent à se créer en France le marché qui allait leur manquer de l'autre côté de la Manche.

Parmi les constructeurs français, M. Lucien Arman avait une position officielle qui parut devoir offrir plus de liberté et une impunité certaine à l'exécution des commandes des agents confédérés.

Député au Corps législatif, M. Arman avait, dans la discussion de l'adresse, au mois de février 1863, présenté, avec plusieurs de ses collègues, MM. Lefebure, Lafond de Saint-Mûr de Montagnac, Chauvet et Calvet-Rognat, un amendement tout favorable aux confédérés.

« Nous sommes *profondément affligés*, disaient ces députés, *de la prolongation* de la lutte aux États-Unis et du caractère qu'elle a pris. *Nos sentiments d'humanité en sont plus affectés encore que ceux de nos intérêts*, qui eussent pu cependant rencontrer une sauvegarde réelle dans un concert unanime pour l'application aux côtes du Sud des principes de droit maritime solennellement proclamés dans le congrès de Paris. Nous regrettons que votre voix bienveillante et désintéressée n'ait pas été écoutée par les grandes puissances, et nous faisons des vœux pour que les Américains reculent bientôt eux-mêmes devant les maux qu'ils causent. Nous ne saurions désirer l'épuisement d'un pays qui avait su jusqu'ici user de la liberté au profit du travail et de la civilisation. »

Afin qu'il n'y eût pas de doute sur la portée de cet amendement, M. Arman avait pris la parole dans la séance du 12 février 1863, pour engager le gouvernement à ne tenir aucun compte du blocus proclamé par le gouvernement américain. Il avait rappelé que le message du président confédéré Davis, avait réveillé dans son esprit des préoccupations déjà anciennes, que les idées qui y étaient développées étaient mieux comprises chaque jour, et pénétraient de plus en plus dans l'esprit des commerçants. Il s'était plaint de la complaisance avec laquelle les gouvernements européens reconnaissaient un blocus irrégulier et incomplet, au grand détriment de leurs nationaux, privés des cotons qui auraient alimenté les manufactures. Il demandait donc, au nom de ses collègues, que le blocus ne fût pas plus longtemps reconnu. Il exprimait le regret que les principes proclamés par l'Europe, au sujet du droit maritime, n'eussent pu, ainsi que le proposait la France, peser de tout leur poids dans la balance, afin d'amener une paix que réclamaient les intérêts les plus sacrés de l'humanité.

Ces demandes de M. Arman ne s'accordaient guère avec la déclaration consignée dans son amendement, qu'il était profondément *affligé*

de la prolongation de la lutte aux États-Unis, et que nos *sentiments d'humanité en étaient encore plus affectés que nos intérêts;* car proposer au gouvernement de contester la validité du blocus, c'était en réalité solliciter une déclaration de guerre aux États-Unis, qui n'auraient certainement pas toléré une immixtion aussi évidente et aussi partiale dans leur guerre civile. C'est ce que ne manqua pas de faire ressortir l'honorable M. Larrabure, chargé par la commission du soin de répondre à M. Arman. M. Larrabure ajouta même que le concert unanime des nations européennes invoqué par son collègue, existait, il est vrai, mais dans un sens tout opposé à celui qu'il alléguait, et se prononça pour la validité du blocus.

Quand M. Arman parlait ainsi au nom des intérêts généraux du pays, était-il libre de toute préoccupation personnelle? C'est ce qu'il n'est pas possible d'admettre. Il est au contraire évident qu'en cherchant à faire prévaloir ses idées sous l'apparence d'un intérêt général, il ne voulait que faire naître une situation qui aurait rendu plus facile des entreprises conçues dans son intérêt particulier. En effet, il est constaté que deux mois plus tard, M. Arman s'était lié vis-à-vis des confédérés, et était devenu le chef d'une association qui s'engageait à leur vendre des navires de guerre à un prix très-élevé, au risque d'attirer sur la France les immenses périls auxquels l'Angleterre s'efforçait prudemment de se soustraire.

Le premier acte par lequel cette association s'affirme est un contrat intervenu, le 15 avril 1863, entre M. Arman, constructeur maritime à Bordeaux, *député au Corps législatif*, élisant domicile à Paris, d'une part;

Et, d'autre part, M. James Dunwady Bullock, agissant *d'ordre et pour compte de mandants*, *dont il a produit les pouvoirs en règle*, élisant, domicile chez M. Erlanger, banquier à Paris.

M. Bullock déclare « au nom de ses mandants, que, dans le but d'établir une communication régulière par navires à vapeur, entre Shanghaï Osacca, Yeddo et San Francisco, passant par le détroit de Van-Diémen,» il désire faire construire en France quatre steamers à vapeur, qui devront atteindre une très-grande marche, porter douze jours de combustible

et être disposés pour recevoir un armement de 10 à 12 pièces de canon, afin de protéger leurs passagers et leurs cargaisons dans les mers lointaines où ils vont naviguer, et aussi afin qu'ils soient propres, « si le cas se présente, à être vendus soit à l'Empire chinois, soit à celui du Japon.»

Ces préliminaires exposés, M. Arman s'engage « à construire dans ses chantiers, à Bordeaux, deux navires à vapeur, à coque en bois et en fer, de 400 chevaux de force, et à confier à M. Voruz, également *député au Corps législatif*, l'exécution de deux autres navires qui seront construits simultanément dans les chantiers de Nantes. Mais ces dernières constructions n'entraîneront d'autre intervention ou garantie de la part de M. Arman, que celle de la transmission à M. Bullock des engagements que M. Voruz et les constructeurs nantais prendront dans les mêmes termes que M. Arman lui-même pour les navires qu'il construira à Bordeaux.

Tous les matériaux entrant dans la construction doivent être « égaux à ceux de même espèce employés dans la marine impériale. »

Chaque bâtiment doit être muni d'une machine à vapeur de 400 chevaux de force nominale et livré avec tous ses agrès, appareils, ustensiles de toute sorte nécessaires au service de l'équipage et aux nécessités d'une longue campagne. Les objets de literie, linge de table, vaisselle, cristaux et argenterie Ruolz, « pour un *état-major de* 26 *officiers*, » sont compris dans la fourniture, « l'artillerie, les armes, les projectiles, les poudres, vivres, le combustible et les salaires d'équipage, » restant seuls à la charge de M. Bullock.

Le délai convenu pour l'achèvement est de dix mois, la livraison devant s'effectuer aux ports de construction, à savoir : deux navires à Bordeaux et deux à Saint-Nazaire.

Le prix de chaque navire, construit et livré dans les conditions ainsi réglées, est fixé à 1,800,000 fr. payables à Paris : 1/5 dans les dix jours de la signature du traité, 1/5 lorsque le navire sera monté en bois tord, 1/5 lorsque les barrots du pont seront en place, 1/5 à la mise à l'eau, 1/5 au moment de la livraison.

Le retard au delà du terme fixé pour la livraison pourra donner lieu à une retenue de mille francs par jour. Enfin, M. Bullock s'engage à

faire « connaître au constructeur la maison de banque qui sera chargée d'effectuer les payements à Paris, et qui acceptera les clauses financières du traité. »

Mais ces conventions qui avaient pour conséquence immédiate des remises de fonds considérables par les confédérés, ne pouvaient devenir définitives qu'autant que les agents chargés de les ratifier auraient acquis la certitude que les autorisations de sortie pour matériel de guerre, prescrites par l'ordonnance royale du 12 juillet 1847, auraient été obtenues.

Il importait donc, pour obtenir ces autorisations et les ratifications des agents confédérés, de tromper l'administration française sur la destination des navires et de leur armement. M. Arman, dont le crédit était grand, se chargea de cette mission délicate et adressa dans ce but la lettre suivante à M. le ministre de la marine :

Bordeaux, 1er juin 1863.

« Monsieur le Ministre,

« Je viens demander à Votre Excellence, aux termes de l'ordonnance royale du 12 juillet 1847, l'autorisation de munir d'un armement de douze à quatorze canons de 30, quatre navires à vapeur en bois et fer qui se construisent en ce moment :

« Deux dans mes chantiers de Bordeaux ;

« Un chez MM. Jollet et Babin, à Nantes ;

« Un chez M. Dubigeon, à Nantes.

« Ces navires sont destinés, par un armateur étranger, à faire les services des mers de Chine et du Pacifique, entre la Chine, le Japon et San Francisco.

« Leur armement spécial a, en outre, pour but d'en permettre éventuellement la vente aux gouvernements de Chine et du Japon.

« Les canons seront exécutés par les soins de M. Voruz aîné, de Nantes, et les pièces accessoires de leur armement seront préparées à sa convenance, soit à Bordeaux, soit à Nantes.

« L'exportation de ces armes aura lieu, enfin, dans le délai qui est nécessaire à la construction de ces navires, qui sont consignés à MM. A.

Eymand et Delphin Henry, armateurs à Bordeaux, pour lesquels j'ai déjà envoyé, en 1859, dans ces contrées, sous pavillon anglais, le vapeur le *Cosmopolite*.

« Les constructions étant déjà entreprises depuis le 15 avril dernier, je prie Votre Excellence de vouloir bien accorder le plus tôt possible à M. Voruz l'autorisation que je sollicite, que prescrit l'ordonnance royale du 12 juillet 1847.

« *Signé :* ARMAN. »

Plein de confiance dans le respect que devait avoir M. Arman pour sa qualité d'homme public, M. le ministre de la marine n'eut pas le plus léger doute sur la sincérité de ces déclarations, et accorda de suite et pour ainsi dire sans examen l'autorisation qui lui était demandée. C'est ce qui résulte de sa dépêche conçue en ces termes :

M. LE MINISTRE DE LA MARINE A M. ARMAN, DÉPUTÉ AU CORPS LÉGISLATIF.

MINISTÈRE DE LA MARINE.

6 juin 1863.

« Monsieur,

« Je m'empresse de vous faire connaître, en réponse à votre lettre du 1er de ce mois, que je vous autorise volontiers à pourvoir d'un armement de douze canons de 30 les quatre bâtiments à vapeur en bois et en fer qui se construisent en ce moment à Bordeaux et à Nantes.

« Je vous prie de vouloir bien m'informer en temps utile de l'époque à laquelle les navires seront prêts à prendre la mer, afin que je donne les instructions nécessaires à MM. les chefs du service de la marine dans ces deux ports.

« *Signé :* Comte P. DE CHASSELOUP-LAUBAT. »

Le même jour, 6 juin 1863, M. Slidell, qui prenait la qualité d'agent du gouvernement confédéré à Paris, écrivait à M. Arman : « En consé-

quence de l'autorisation ministérielle que vous m'avez montrée et que je juge suffisante, le traité du 15 avril devient obligatoire. » A ce moment, certaines difficultés paraissent s'être élevées entre les divers contractants, c'est ce que montre la lettre d'un personnage appelé tantôt M. Arnous-Rivière, tantôt M. Arnous de Rivière, tantôt le baron Arnoux de Rivière, qui paraît avoir prélevé des commissions importantes sur toutes les opérations, et dont il sera encore question dans ce mémoire. M. Arnous-Rivière écrivait à M. Voruz, le 8 juin 1863 :

« Monsieur,

« La complication financière survenue aujourd'hui dans l'affaire dont le contrat a été signé le 15 avril dernier entre M. Arman, vous et le capitaine Bullock, motive la proposition que je viens vous soumettre.

« D'après nos calculs approximatifs, les deux machines sont représentées dans les 3,600,000 francs diminués des 136,800 francs de la commission Erlanger par un chiffre de 1,220,800 francs, et les coques des deux bateaux équipés pour une somme de 2,242,400 francs. Cette dernière somme devant être reçue par les constructeurs, je ne veux pas diminuer la commission de 3 pour 100 qu'elle comporte à mon profit (soit 67,272 francs).

« Mais comme il se peut faire que, dans cette opération, vous ayez à supporter seul le poids de la commission Erlanger, je viens vous offrir de laisser en suspens la somme de 36,624 francs, qui me serait due sur les 1,220,800 francs des machines jusqu'à ce que vous soyez assuré de votre revenu dans l'affaire.

« Au cas où votre bénéfice sur les machines serait moindre de 187,000 francs, je consens à supporter le déficit sur cette somme dans la proportion de 36 à 150 (savoir 37 pour ma part et 150 pour la vôtre).

« Veuillez agréer l'assurance de mes sentiments les plus distingués.

« *Signé :* H. Arnous-Rivière. »

Ces difficultés furent levées, et trois jours après l'autorisation mi-

nistérielle, M. E. Erlanger, banquier des confédérés à Paris, adressait à M. Arman une lettre ainsi conçue :

Paris, le 9 juin 1863.

« Monsieur Arman,

« Je m'engage à vous garantir les deux premiers payements des navires que vous construisez pour les confédérés, moyennant une commission de 5 pour 100 que je retiendrai sur les fonds que j'aurai à vous verser.

« Je serai libre de refuser toute garantie pour les trois derniers cinquièmes ; cependant, si j'y consens, ma commission sur les sommes garanties ne sera plus que de 3 pour 100.

« Recevez, etc.

« *Signé :* E. Erlanger. »

Le même jour, M. Arman adressait, à M. Voruz (de Nantes), alors à Paris, le télégramme suivant :

« A M. Voruz, Grand-Hôtel, Paris,

« J'ai signé sans modification la lettre à Erlanger, elle est au courrier.

« *Signé :* Arman. »

Enfin, M. Erlanger écrivait, à la même date, à M. Voruz :

Paris, 9 juin 1863.

« Monsieur,

« Voici la *lettre d'engagement*, le *contrat* et la *copie*. Comme vous habitez sous *le même toit que le capitaine Bullock*, vous aurez peut-être l'obligeance de lui faire certifier *la copie du contrat*.

« J'ai écrit directement à M. Arman. »

Le lendemain, 10 juin, M. Arman écrivait à M. Voruz :

Bordeaux, 10 juin 1863.

« Cher monsieur Voruz,

« Je vous accuse réception de votre lettre chargée du 9, et du mandat de Bullock de 720,000 francs qui était inclus.

« Je m'empresse de vous donner décharge, ainsi que vous le désirez, des pièces que vous avez signées aux mains de M. Bullock, pour le premier payement des deux navires de 400 chevaux que je construis pour le compte des États confédérés simultanément avec ceux qui vous sont confiés et que vous faites construire par MM. Jollet et Babin, et Dubigeon.

« Je vous remets, ci-joint, un plan de ce navire, et je fais exécuter en ce moment celui des emménagements.

« Il reste enfin à régulariser entre nous les frais de consignation, de surveillance, d'expédition par la maison A. Eymand et Delphin Henry, à Bordeaux, et par le capitaine Ferreira.

« Comme vous le savez, ces frais s'élèveront de 32,000 à 35,000 fr., dont la moitié doit vous incomber. Vous voudrez bien m'autoriser à m'en couvrir sur vous au fur et à mesure de leur payement.

« Enfin, cher monsieur et ami, nous allons faire ensemble de notre mieux pour que cette fourniture importante soit aussi bien faite que possible, et en vous remerciant de votre intervention ces jours derniers, je vous prie de faire en sorte d'obtenir de M. Bullock la promesse de nous rembourser en fin de compte des escomptes de garantie que nous payons à M. Erlanger.

« Je serai très-probablement lundi à Paris, afin d'encaisser moi-même le mandat que vous m'avez envoyé.

« Recevez, cher monsieur Voruz, mes salutations bien amicales,

« L. Arman. »

« *P. S.* Le plan ne peut partir que demain, faut-il l'expédier à Paris ou à Nantes ? »

En même temps, M. Voruz avait transmis les conditions financières du marché aux constructeurs de Nantes, qui devaient s'associer à la construction de deux navires soumissionnés, pour leur compte commun, par M. Arman, et le 10 juin, MM. Jollet et Babin, et E. Dubigeon et fils, lui communiquaient leur adhésion dans les termes suivants :

Paris, 10 juin 1863.

« Mon cher Voruz,

« Après avoir pris connaissance des conditions financières qui vous ont été faites par la *maison Erlanger*, ainsi que des lettres intervenues entre vous et *MM. Arman*, *Slidell et Bullock*, nous venons vous rappeler nos conventions verbales, afin de bien préciser nos positions respectives dans cette affaire. »

Enfin, MM. Mazeline et Cie, du Havre, ratifiaient, en ce qui concernait la fourniture des machines à vapeur, les conventions du 15 avril. Ils écrivaient à M. Voruz la lettre ci-après :

Le Havre, 23 juin 1863.

« Monsieur,

« En *paraphant*, il y a quelques jours, le *marché Bullock*, nous « avons omis, vous et nous, de redresser une erreur de dimension des « machines..... Nous vous prions de nous écrire que ces dernières « mesures, qui sont celles que nous avons adoptées et qui sont en con- « struction, sont bien convenues entre nous. »

La commande des quatre navires, réglée par le traité du 15 avril 1863, ne devait pas être la seule opération de ce genre. Les agents confédérés annonçaient l'intention d'acheter encore deux bâtiments, des canonnières blindées.

Le 28 juin 1863, M. Arnous-Rivière écrivait en ces termes à M. Voruz :

Londres, 28 juin 1863.

« Mon cher monsieur Voruz,

« J'attends aussi avec impatience les plans pour le petit bateau canonnière de 250,000 francs et ceux plus importants de corvettes blindées de 1,500,000 francs. Les marchés pourraient se passer de suite. Je vous en prie, faites que ces plans et projets soient prêts *sans retard*. Croyez bien que mes appréciations de temps sont justes et qu'il nous faut hâter d'obtenir ces commandes; la concurrence grossit chaque jour, *et les événements politiques qui se déroulent à l'avantage de nos clients, les rendent de plus en plus exigeants et de moins en moins nécessiteux*. Je serai à Paris mercredi ; je voudrais bien y trouver ces documents.»

De son côté, M. Arman, quelques jours après la conclusion des négociations relatives aux quatre premiers navires, avait offert aux agents confédérés de se charger seul de la construction de ces bâtiments, et proposait même d'en construire six dans un très-court délai.

Voici la copie de la lettre dans laquelle M. Arman réitérait ses offres à M. Maury, à qui il donnait la qualité de contre-amiral des États confédérés d'Amérique :

Bordeaux, le 12 juin 1863.

« Monsieur l'amiral,

« Je viens vous soumettre le plan définitif d'une batterie canonnière, rédigé sous le programme que m'a fait connaître M. le capitaine de frégate Jansen, et sur laquelle je lui ai déjà fourni quelques renseignements sommaires. Pour atteindre le but que vous vous êtes proposé de poster sur le pont deux blokaus blindés renfermant chacun deux canons de fort calibre, j'ai dû faire subir au plan primitif plusieurs modifications importantes.

« J'ai dû porter le déplacement de 1,280 tonneaux à 1,358 tonneaux, et, de plus, dû calculer que, sur un approvisionnement mensuel de 180 tonneaux de charbon, qui seront complétés au départ par 50 tonneaux produisant une surcharge de 7 centimètres, enfin le poids de

blindage, calculé primitivement à 320 tonneaux, s'est élevé à 389 tonneaux.

« Ces changements produisent la répartition des poids ci-après :

Poids de coque.	510,000 kil.
Machine.	154,000
Blindage, matelas et vis	389,000
Combustible.	180,000
Canons et accessoires.	50,000
Agrès et appaux, équipage et rechange.	75,000
Total.	1,358,000

« Avec ces conditions nouvelles, le prix du navire s'élèverait, non compris l'artillerie et ses accessoires, à 1,750,000 francs ; et le temps nécessaire à la construction serait de huit mois, à cause de l'exécution et de la mise en place plus difficile du blindage.

« Le bâtiment que je vous propose est enfin un navire complet, et je m'engage, dans le délai d'un mois après la signature du marché, à vous fournir la preuve de l'autorisation de sortie de l'armement que vous aurez à mettre sur ce navire.

« Enfin je vous réitère, amiral, la proposition que j'ai faite à M. Jansen de construire sur le même type, dans un très-court délai, six bâtiments du même genre.

« J'aurai l'honneur de me présenter mardi matin chez vous, et en attendant, je vous fais remettre avec la présente les plans du navire et un projet de contrat, afin que vous ayez eu le temps de les examiner.

« Veuillez agréer, amiral, l'assurance de ma haute considération [1],

« *Signé :* Arman. »

[1] Cette lettre était accompagnée du tableau suivant :

N° 24.

BATTERIES CUIRASSÉES.

1° DE 220 CHEVAUX NOMINAUX.

	Par cheval.
La marine paye.	1,285 fr.

Quelque temps après, M. Voruz père, se trouvant encore à Paris, confiait à son fils, M. Anthony Voruz, ses craintes de voir cette seconde opération faite par M. Arman seul.

Articles adjonctifs.	1 hélice en bronze, 6,000 kil.	24,500	
	prises d'eau à travers la coque.. . . .	2,000	
	tube d'étambot.	1,200	
		27,700	
	$\frac{27,700}{220} = 126$.		126
Rechanges adjonctifs.	un piston de cylindre et ses tiges. . . .	3,500	
	un piston pompe à air et tige.	1,600	
	une tige de tiroir et moufle.	150	
	50 tubes en laiton et leurs bagues. . .	2,000	
		7,250	
	$\frac{7,250}{220} = 33$.		33

En plus :

Transport.	28		
Embarquement, mise à terre, translation, hommes de corvée, installation, etc. .	24		
	52.		52
		Total.	1,496

A déduire :

1° Drawback..	25 fr. 00 c.		
2° 3 0/0 invalides. . .	38 55		
	63 fr. 55 c..		63
		Prix exact et réel. . .	1,433

RÉSUMÉ.

Prix demandé par Dubigeon.	machine.	316,000 fr.
	coque.	1,200,000
		1,516,000
Prix Arman, 175,000 fr. (commission, 8 0/0).		140,000
		1,656,000 fr.

1,750,000 — 1,656,000 = 94,000 fr.

2° MACHINE DE 300 CHEVAUX.

Machine.	429,900 fr.

1,433 × 300 = 429,900 fr.

Machine de 220 chevaux	316,000
Différence à ajouter à l'affaire.	113,900 fr.

« Mon cher Anthony, lui écrivait-il le 14 juillet 1863, le capitaine Bullock et Arnoux sont partis hier pour Bordeaux, ainsi que M. Erlanger. Je crains bien qu'ils soient dans l'obligation de traiter avec Arman pour les navires blindés. Peut-être peut-on craindre qu'Arman ne fasse des propositions à M. Erlanger pour sa petite chaloupe.

« Mais ne t'arrête pas à mes inquiétudes; continuez à faire des plans bien faits et ayant bonne mine, et comme il pourrait se faire que Bullock et Arnoux se rendent à Nantes, en revenant de Bordeaux, tenez-vous prêts à les recevoir, et si je suis prévenu à temps de leur arrivée à Nantes, je partirai pour vous aider à les recevoir. Ainsi donc, ne m'envoyez pas ces dessins avant que je ne les demande. »

Le lendemain, 15 juillet 1863, M. Anthony Voruz répondait de Nantes :

« Mon cher père,

« J'ai reçu ta lettre de ce matin. Tous ces messieurs étant partis pour Bordeaux, je crains bien que l'affaire batterie soit coulée. Il est possible que, n'étant pas sur les lieux, je voie de travers. Mais je pensais que cette affaire aurait pu se traiter comme la première, c'est-à-dire trouver ou écrire à Arman et lui dire : *Nous partagerons par la moitié, car enfin nos dessins étaient prêts hier, et, par conséquent, nous étions dans l'affaire aux mêmes titres que Arman. D'ailleurs, de toute façon, il était indispensable qu'Arman eût une portion de l'affaire pour les autorisations de sortie.* Maintenant, s'il n'est enfin pas possible d'avoir une portion des bateaux, il faut absolument que Arman te donne quelques machines. Je crois qu'en le chauffant, il peut difficilement s'y refuser. Quand nous serons là, nous avons tous les éléments pour faire notre prix de revient bien exact. Maintenant, je crois qu'il faut s'arranger avec Arnoux pour que Bullock, s'il ne vient pas à Nantes, repasse par Paris en revenant de Bordeaux, parce qu'alors nous irons l'y trouver dessins en mains. »

En effet, le lendemain, 16 juillet 1863, de nouvelles conventions intervenaient entre M. L. Arman, constructeur maritime à Bordeaux, *député au Corps législatif*, etc., et M. James Dunwady Bullock, « agissant d'ordre et pour compte de mandants, dont il a produit les pouvoirs en règle, élisant domicile chez MM. Erlanger et Cie, rue de la Chaussée-d'Antin, 21, à Paris ;

M. Arman s'engageait à construire, pour le compte de M. Bullock, dans les chantiers de Bordeaux, « deux bâtiments *béliers* à vapeur à coque bois et fer de 300 chevaux de force, à deux hélices, *avec deux blokaus blindés*, conformes au plan accepté par M. Bullock. » Restaient « seuls à la charge de M. Bullock : les canons, les armes, les projectiles, les poudres, le combustible, et enfin la solde des hommes de l'équipage. » Les matériaux employés pour la construction devaient être « égaux à ceux de la même espèce employés dans la marine française. » Les navires devaient être achevés et prêts à faire leur essai dans un délai de dix mois. La réception s'effectuerait à Bordeaux et les navires seraient conduits à la mer. L'épaisseur des *plaques de fer* composant *la cuirasse* était fixée à 12, 11, 10 et 9 centimètres, suivant la disposition indiquée au devis. Ces *plaques* devaient être soumises à des épreuves équivalentes à celles de la marine impériale.

Le prix de chacun de ces navires, construits et livrés dans ces conditions, était fixé à la somme de 2 millions de francs payables à Paris : 1/5 comptant, 1/5 lorsque le navire sera monté en bois tord, 1/5 lorsque les barots du pont seront en place, 1/5 à la mise à l'eau, 1/5 à la livraison. Une retenue de 1,000 francs pour chaque jour de retard au delà du délai fixé pour la livraison pouvait être perçue sur chaque navire. Enfin, M. Bullock désignait la maison E. Erlanger et Cie, comme étant chargée d'effectuer les payements à Paris, et devant accepter les clauses financières du traité.

Le 17 juillet, M. Voruz écrivait de Paris, en ces termes, à son fils Anthony, pour lui annoncer la conclusion de cette affaire, et l'espoir où il était de pouvoir bientôt entreprendre une opération du même genre :

Paris, 17 juillet 1863.

« Mon cher Anthony,

« ..... Je reçois aujourd'hui une lettre d'Arnoux (de Bordeaux), qui me dit qu'Arman vient de signer le marché pour deux canonnières blindées de 300 chevaux de force, pour 2 millions chaque. Il me prie de l'attendre à Paris, où il ne sera de retour que dimanche soir, par la raison qu'il est allé à Rive-de-Gier, chez Petin et Gaudet, avec Bullock.

« Il faut donc m'envoyer les plans de Dubigeon et les instructions nécessaires pour ébaucher cette affaire. Il faut tâcher que Dubigeon fasse connaître le prix qu'il demande pour son navire. Puis tu me donneras en même temps celui que tu supposes pour la machine.

« Il va sans dire que tu vas m'envoyer en même temps le plan du petit bateau Erlanger. (Il ne faut pas dire à Dubigeon qu'Arman a vendu 2 millions chaque canonnière.)

« Il faut que Dubigeon et toi vous vous teniez prêts à partir pour Paris aussitôt que je vous préviendrai. Il faut également me dire de suite quelle quantité nous pourrions traiter, et si Jollet et Babin seraient décidés à en construire. Tâche de me dire cela par retour du courrier ou au plus tard pour dimanche, puisque je dois causer avec Arnoux dimanche soir.

« N'oublie pas de donner connaissance de ma lettre à ta mère, car je lui avais annoncé mon arrivée pour cette semaine, tandis que je ne sais plus au juste quand je partirai de Paris.

« Soigne ton rhume, et n'oublie pas de m'envoyer de suite les plans et les détails que je te demande. Ci-inclus une lettre d'Arnoux qui indique l'avancement des deux bateaux qu'Arman construit.

« Tout à toi. »

Enfin M. Bullock, qui s'était réservé de pourvoir de l'artillerie nécessaire les six navires ainsi commandés pour le compte des États confédérés, adressait, à ce sujet, à M. Voruz la lettre suivante, dans laquelle

il lui laissait entrevoir d'importantes commandes dans un avenir prochain :

Liverpool, 12 août 1863.

« J'ai reçu, monsieur Voruz, votre lettre du 4 courant, avec les indications de prix du canon de 30 et de ses accessoires. Il ne m'est pas possible de dire si je vous donnerai un ordre positif et direct pour de semblables canons avant d'avoir appris du capitaine Blakeley comment l'affaire de son propre modèle de canon cerclé a été comprise. Je serai cependant charmé de traiter une affaire avec vous, si nous pouvons nous accorder sur les conditions ; nous discuterons tout cela quand j'irai à Nantes. Il est dans mes intentions de confier mes affaires à aussi peu de mains que possible, et j'espère que nous tomberons d'accord sur tous les points essentiels, de telle sorte que nos relations pourront prendre une plus grande extension. Même en cas de paix, notre gouvernement aura besoin, sans doute, pendant un certain temps, de s'adresser en France pour la construction de ses vaisseaux et machines ; et, pour ce qui me concerne personnellement, je serai enchanté que les rapports que j'ai eus avec vous amenassent pour l'avenir des commandes plus considérables encore.

« Veuillez, s'il vous plaît, m'informer si les corvettes avancent et me dire quand les seconds payements seront dus.

« Je vous écrirai une semaine avant mon arrivée à Nantes.

« *Signé :* Bullock. »

Ainsi il résulte des faits qui viennent d'être exposés, que M. Arman s'était engagé, le 15 avril, à construire deux navires de guerre pour le compte des confédérés et à en faire construire deux autres à Nantes, par MM. Voruz, Jollet et Babin, et Dubigeon ; que les machines de ces deux navires devaient être exécutées par M. Mazeline (du Havre) ; que le marché ne devait devenir définitif qu'autant qu'il aurait été accepté par M. Slidell, prenant le titre de ministre des États confédérés à Paris;

que M. Slidell n'a consenti à donner cette acceptation que sur l'autorisation de sortie donnée par M. le ministre de la marine; que cette autorisation a été frauduleusement extorquée par M. Arman, qui a abusé de son crédit, comme membre du Corps législatif, pour tromper la bonne foi de M. le ministre de la marine ; que, sur le vu de l'acceptation de M. Slidell, M. Erlanger, banquier, a consenti, moyennant commission, à garantir les payements promis par M. Bullock; qu'au mois de juillet suivant, M. Arman s'est encore engagé à construire deux canonnières blindées ; que le payement en a été garanti dans les mêmes conditions que celui des quatre premiers bâtiments par M. Erlanger ; que les agents confédérés, profitant des facilités inespérées qu'ils rencontraient en France, se proposaient encore d'ajouter, dans un avenir prochain, de nouvelles commandes à celles des six bâtiments qui se construisaient pour eux à Bordeaux et à Nantes; enfin que le prix élevé, stipulé aux marchés des 15 avril et 16 juillet, représentait non-seulement la valeur intrinsèque des navires, mais répondait aux difficultés que la position des acheteurs apportait aux négociations, et aux dangers que devaient courir MM. Arman et consorts, en violant la loi de leur pays.

Heureusement, dans le courant de septembre 1863, ces faits, qui avaient complétement échappé à l'attention du gouvernement français, furent portés à la connaissance de M. Bigelow, alors consul des États-Unis à Paris. M. Dayton, ministre plénipotentiaire des États-Unis en France, averti par lui, s'empressa de signaler, à qui de droit, des transactions qui pouvaient amener une rupture immédiate entre les deux pays, si l'autorité française n'intervenait promptement pour rappeler au respect des devoirs de la neutralité ceux de nos nationaux qui, dans un but de lucre et d'intérêt personnel, les avaient foulés aux pieds.

Les communications de M. Dayton à ce sujet furent naturellement accueillies « avec une très-grande surprise [1] » par M. Drouyn de Lhuys, à qui le ministre américain demanda formellement que « l'autorisation d'ar-

[1] Dépêche de M. Dayton à M. Seward, du 11 septembre 1863.

mer lesdits navires, accordée par le ministre de la marine, fût retirée, et que la fabrication d'armes et de projectiles à laquelle il s'était référé plus haut, fût arrêtée ; que si cette fabrication était achevée, les livraisons fussent empêchées ; enfin, que le gouvernement français prît les mesures qui lui paraîtraient les mieux calculées pour arrêter la construction ou la sortie desdits navires[1]. »

Le gouvernement français était ainsi saisi de cette grave affaire, au sujet de laquelle M. Seward écrivait à M. Dayton : « Je n'ai pas besoin de vous informer que le président attend avec beaucoup de sollicitude la décision que prendra le gouvernement de Sa Majesté Impériale sur la demande que vous avez faite, *et qu'il considérerait une réponse défavorable comme grosse des plus graves conséquences.* »

Voici les dépêches qui, dans ces circonstances, furent transmises à M. Dayton au nom du gouvernement français :

M. DROUYN DE LHUYS A M. DAYTON.

Paris, 15 octobre 1863.

« Monsieur,

« Vous m'avez fait l'honneur de m'écrire pour appeler mon attention sur des marchés passés en France, d'après des renseignements que vous m'avez communiqués, pour la construction et la livraison aux États sécédés de plusieurs navires armés en guerre. Vous avez exprimé le désir que l'autorisation officielle accordée pour l'armement de ces navires fût retirée, et que le gouvernement de l'Empereur prît les mesures qu'il jugerait à propos pour empêcher l'achèvement et la remise des bâtiments eux-mêmes. Je m'étais empressé d'entretenir de cette affaire mon collègue au département de la marine, en la recommandant tout particulièrement à son examen. Je ne crois pouvoir mieux faire que de vous transmettre, monsieur, copie de la réponse qu'il vient de m'adresser. Les seules informations que le ministre de la marine eût directement reçues sur les opérations dont il s'agit, leur attribuaient, comme vous le

[1] Dépêche de M. Dayton à M. Seward, du 22 septembre 1863.

verrez, un caractère tel, qu'il n'y avait jusqu'ici aucun motif pour les entraver. Ce n'est donc que par les explications qu'il va provoquer, à l'aide des pièces dont vous m'avez donné connaissance, que M. le comte de Chasseloup-Laubat pourra juger des mesures à prendre conformément à notre déclaration de neutralité.

« Agréez les assurances de la haute considération avec laquelle j'ai l'honneur d'être, monsieur,

« Votre très-humble et très-obéissant serviteur.

« *Signé :* Drouyn de Lhuys. »

M. LE MINISTRE DE LA MARINE
A M. LE MINISTRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES.

Paris, 12 octobre 1863.

« Monsieur le ministre et cher collègue, vous m'avez fait l'honneur de me communiquer, le 25 septembre dernier, la copie, avec les annexes, d'une lettre de M. le ministre des États-Unis à Paris, relative à des marchés passés par MM. Arman et Voruz pour la construction et la livraison au gouvernement confédéré de plusieurs navires armés en guerre.

« En signalant à mon attention la gravité de cette affaire que vous recommandez d'une manière toute spéciale à mon examen, vous exprimez le regret que mon département n'ait pas cru à propos de s'entendre avec celui des affaires étrangères avant de répondre aux demandes de M. Arman, qui a obtenu de la marine l'autorisation de pourvoir ses navires de 12 canons de 30.

« En ce qui concerne l'autorisation sollicitée par M. Arman, et qui lui était nécessaire aux termes de l'ordonnance du 12 juillet 1847, je n'ai pas cru devoir la refuser, par suite de la déclaration de ce constructeur, *qui me donnait l'assurance*, ainsi que le constate d'ailleurs sa correspondance avec mon département, que les navires en construction dans ses chantiers étaient destinés à faire le service des mers de Chine et du Pacifique, entre la Chine, le Japon et San Francisco. Je ne pouvais pas,

sur une semblable déclaration, et sachant d'ailleurs que les bâtiments de commerce qui naviguent dans les parages en question doivent toujours être munis d'un certain armement, en vue des nombreux pirates qui les infestent, je ne pouvais pas, dis-je, répondre négativement à la demande de M. Arman, ni refuser à M. Voruz la faculté de fabriquer les canons destinés à former cet armement. Cette dernière autorisation était la conséquence de celle donnée au constructeur de pourvoir les navires d'artillerie.

« En donnant à M. Voruz la permission de se procurer, à Ruelle, les éclaircissements nécessaires pour la fabrication de ses canons, j'ai suivi *ce qui a toujours été fait par mon département* dans des circonstances analogues, le commerce ne se livrant qu'exceptionnellement à une fabrication qui, en France, ne s'exécute presque jamais que par l'État.

« Quant aux regrets exprimés par Votre Excellence de ce que le département des affaires étrangères n'a pas été consulté préalablement, je lui ferai remarquer qu'il s'agissait d'armes à faire fabriquer par l'industrie privée, et non pas de matériel de guerre appartenant à l'État et délivré par les magasins de l'État. Cette différence n'échappera pas à Votre Excellence, et je n'eusse pas manqué de m'entendre avec elle s'il avait été demandé à mon département des armes de la marine.

« En résumé, mon département n'a fait que se conformer, dans cette circonstance, à ses précédents. Il *ne pouvait que s'en rapporter à la déclaration de MM. Arman et Voruz*, et il ne saurait être responsable des opérations illicites qui pourraient être entreprises. Je vais, au surplus, provoquer de MM. Arman et Voruz des explications sur les faits dont vous m'entretenez, et vous pouvez être persuadé, monsieur et cher collègue, que le département de la marine continuera, comme il l'a fait jusqu'à ce jour, à faire tout ce qui sera nécessaire, d'après la volonté de l'Empereur, et conformément à la déclaration de son gouvernement, pour que la plus stricte neutralité soit observée en ce qui concerne la guerre qui désole l'Amérique en ce moment. Agréez, etc.

« *Signé :* Chasseloup-Laubat. »

Ainsi, pleines de ménagements pour les intérêts de leurs nationaux, les autorités françaises n'entendaient se prononcer qu'après une enquête approfondie, et qui pouvait paraître un peu longue au gouvernement américain et à ses représentants. Encouragés sans doute par ces égards, MM. Arman et consorts nièrent, avec un imperturbable aplomb, les faits dont la preuve était pourtant si complète.

« M. Drouyn de Lhuys, écrivait M. Dayton à M. Seward, le 22 octobre 1863, m'annonce que *M. Arman, membre du Corps législatif, ainsi que M. Voruz, aussi actuellement membre de ce même Corps, et qui sont les contractants chargés des vaisseaux et de l'armement, nient toute connaissance des documents qui ont été communiqués à leur gouvernement, et vont même jusqu'à continuer d'affirmer que ces bâtiments sont destinés aux mers de la Chine, avec l'arrière-pensée, si c'est possible, de les vendre aux gouvernements de la Chine et du Japon. Ils montrent, à ce que j'apprends, une* VÉRITABLE INDIGNATION *à l'endroit des charges qui pèsent sur eux.* »

Cependant l'indignation, véritable ou feinte, de MM. Arman et Voruz ne pouvait prévaloir contre les faits; aussi le gouvernement français, complétement éclairé, révoqua-t-il formellement les autorisations de sortie, ainsi qu'il résulte d'une dépêche de M. Drouyn de Lhuys à M. Dayton :

Paris, 22 octobre 1863.

« Monsieur,

« J'ai l'honneur de vous annoncer, pour faire suite à ma lettre du 15 de ce mois, que M. le ministre de la marine vient de notifier à M. Voruz le retrait de l'autorisation qu'il avait obtenue pour l'armement de quatre navires en construction à Nantes et à Bordeaux. Il en a été donné également avis à M. Arman, dont l'attention a été, en même temps, appelée sur la responsabilité qu'il pourrait encourir par des actes en opposition avec notre déclaration du 11 juin 1861. Ces mesures témoignent, monsieur, du soin scrupuleux qu'apporte le gouvernement de

l'Empereur à observer les règles d'une stricte neutralité. C'est pou donner à votre gouvernement une nouvelle preuve de nos dispositions à cet égard que nous n'avons pas hésité à prendre en considération les renseignements dont vous m'avez affirmé l'authenticité.

« Agréez les assurances de la haute considération avec laquelle j'ai l'honneur d'être, monsieur, votre très-humble et très-obéissant serviteur.

« *Signé :* Drouyn de Lhuys. »

Le retrait des autorisations n'arrêta ni la construction ni l'armement des navires, ni les payements faits par les agents confédérés. En effet, M. Voruz a reçu de M. Bullock les 3,600,000 francs, montant des bateaux construits à Nantes, et dont la répartition a dû être faite par ses soins entre lui et ses cointéressés. M. Arman, de son côté, a reçu au moins 4,280,000 francs, à compte sur le prix des quatre navires qu'il s'était chargé de construire.

Malgré les engagements formels pris par MM. Arman et Voruz vis-à-vis du gouvernement français, et transmis par celui-ci au cabinet de Washington, les agents américains en France crurent qu'il était de leur devoir de ne pas se départir de l'étroite surveillance qui avait si bien réussi jusqu'alors à assurer le maintien des bonnes relations entre les deux pays. Les extraits de la correspondance diplomatique engagée entre l'honorable M. Seward, secrétaire d'État, et MM. Dayton et Bigelow, successivement ministres des États-Unis à Paris, qui sont publiés à la suite de ce mémoire, montrent nettement quelle place les opérations de MM. Arman et consorts ont, pendant près de deux années, tenue dans les préoccupations des États-Unis, et quels dangers en résultaient pour nos rapports internationaux. Si volumineuse que paraisse cette correspondance, il est évident néanmoins qu'elle n'est qu'une faible partie de celle qui a été échangée à ce sujet, et que, conformément aux usages de la diplomatie, M. Seward a soigneusement écarté toutes les pièces dont la publication aurait pu augmenter l'irritation de ses concitoyens contre la France.

M. Arman, en effet, continuait ses constructions, et ne dissimulait pas, bien à tort sans doute, sa confiance dans l'impunité qu'il se croyait acquise. Bien plus, confondant toujours ses devoirs de député avec ses intérêts de négociant et de spéculateur, il ne craignait pas de présenter, au commencement de la session de 1864, un amendement à l'adresse, qui ne tendait rien moins qu'à engager la Chambre, et si c'était possible le gouvernement, à sortir des voies de la neutralité.

Cet amendement, signé par d'autres députés dont les noms suivaient celui de M. Arman (MM. Conseil, Deltheil, Achille Jubinal, Piccioni, comte de Las-Cases, de Parieu), était ainsi conçu :

« Nous nous associons par suite à l'espérance de voir réaliser les bons résultats prévus par Votre Majesté, et nous formons aussi des vœux pour qu'une *médiation* amicale puisse enfin amener entre les divers États de l'Union américaine une conciliation que réclament chaque jour davantage les intérêts de ces peuples et ceux du commerce européen. »

Or, demander au gouvernement français d'interposer sa médiation *amicale* entre le gouvernement des États-Unis et les rebelles, c'était lui proposer de faire une démarche que le cabinet de Washington et le Congrès américain avaient positivement déclinée à l'avance comme hostile et comme offensante pour la dignité des États-Unis. M. Arman, toutefois, ne persista pas dans cette audacieuse bravade, et retira son amendement.

« Monsieur, écrivait M. Dayton à M. Seward, à la date du 14 février 1864, ma dépêche confidentielle n° 405 vous informait que M. Arman (de Bordeaux) avait proposé un amendement à l'adresse de l'Empereur, lui conseillant une active intervention dans nos affaires, et que l'on s'attendait à le voir prendre la parole sur cet amendement. . . . . .
S'il en eût été ainsi, toute l'histoire des vaisseaux qui étaient construits en France pour les rebelles aurait été mise en lumière. Je m'étonnais alors, comme je vous l'écrivais, que les amis du gouverne-

ment pussent permettre la présentation d'un pareil amendement dans les circonstances présentes; mais j'ai oublié, je crois, de vous informer que cet amendement avait été ensuite retiré par son auteur, probablement sur les instances du gouvernement. Ce retrait a eu pour effet de nous priver de l'occasion la plus convenable de voir cette question complétement vidée. Le fonctionnaire qui préside la Chambre des députés ne doit pas permettre (comme au congrès pour le comité général) à un orateur de parler de la première chose venue. La question doit être à l'ordre du jour, ou bien le discours de l'orateur est arrêté. Si vous aviez publié toutes les preuves dans votre correspondance diplomatique, nous aurions peut-être pu les faire imprimer ici en les empruntant à cette source ; mais, dans l'état actuel des choses, nous avons peine à trouver le moyen d'exposer pleinement les faits au public français, et cependant il faut que cela se fasse.

« Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur.

« William L. Dayton. »

M. Arman s'efforçant d'échapper à la surveillance qui pesait désormais sur ses actes, donnait à l'administration des renseignements inexacts sur la destination des bâtiments construits dans ses chantiers. Mais ces tentatives étaient déjouées par la vigilance avec laquelle le gouvernement français, assisté du concours incessant des agents diplomatiques des États-Unis accrédités en France, suivait toutes les démarches de M. Arman. Ainsi, le 4 février 1864, M. Drouyn de Lhuys déclarait à M. Dayton que M. Arman lui avait affirmé, de la manière la plus positive, qu'il avait vendu les deux navires cuirassés au gouvernement danois. Immédiatement, M. Dayton prenait des informations à Copenhague, et recevait du ministre des affaires étrangères de Danemark la dénégation la plus formelle au sujet de toute négociation entamée en France dans ce but[1].

Le 7 avril 1864, M. Drouyn de Lhuys communiquait encore à M. Dayton les assurances qu'il avait reçues de M. Arman, à l'endroit d'une

[1] Voir Dépêches de M. Dayton à M. Seward.

vente des mêmes navires faite cette fois à la Suède. M. Arman n'avait même pas craint de proposer à M. Drouyn de Lhuys de lui faire voir son contrat. Ces affirmations si hardies furent pourtant démenties comme les précédentes, et le démenti est consigné dans une dépêche de M. le comte Manderstrom, ministre des affaires étrangères du royaume uni de Suède et de Norwége, dont copie fut transmise à M. Drouyn de Lhuys, par les soins de M. Dayton [1].

En même temps, M. Arman faisait annoncer dans les journaux de Bordeaux, que les deux clippers qu'il construisait, le *Yeddo* et l'*Osacca* devaient mettre à la voile pour les mers de la Chine les 30 avril et 30 mai.

Le gouvernement français, plusieurs fois induit en erreur par M. Arman, et plusieurs fois aussi éclairé sur la foi qu'il devait ajouter aux assertions intéressées de ce négociant-député, annonça l'intention d'exiger les justifications les plus rigoureuses sur la neutralité des bâtiments, lorsque l'autorisation de sortie serait de nouveau réclamée, et M. le ministre d'État Rouher donna à cet égard les assurances les plus positives au Corps législatif, dans la séance du 12 mai 1864.

Après avoir rappelé les faits qui viennent d'être exposés, l'orateur du gouvernement concluait en ces termes : « Plus tard, quelques doutes se sont élevés. Ces steamers, qui ne sont pas en partance, ont été indiqués comme destinés à la Suède. Cette indication n'a pas paru suffisamment démontrée, et, à la date du 1er mai 1864, il y a dix jours, le ministre de la marine écrivait au ministre des affaires étrangères : « Les navires de guerre que vous avez signalés ne sortiront des ports français que le jour où il sera démontré, d'une manière positive, que leur destination n'affecte point les principes de neutralité que le gouvernement français veut rigoureusement observer à l'égard des belligérants [2] ».

Cette attitude, plus décidée du gouvernement français, détermina M. Arman à chercher des acquéreurs sérieux au moins pour les deux clippers qu'il construisait par suite du traité du 15 avril 1863, et le *Yeddo* et

[1] Voir les Dépêches de M. Dayton à M. Seward des 7 et 22 avril 1864, et la Dépêche de M. Manderstrom à M. Haldemann, ministre des États-Unis à Stockolm, en date du 15 avril 1864.

[2] *Moniteur* du 13 mai 1864.

l'*Osacca* furent successivement vendus et livrés à la Prusse dans le courant des mois de juin et de juillet 1864.

Les deux autres clippers qui s'équipaient à Nantes en vertu du même contrat, sous le nom du *San Francisco* et du *Shang-Haï*, n'excitaient pas de moins vives appréhensions de la part du gouvernement américain. En effet, la construction de ces bâtiments se poursuivait, au vu et au su de tous, sous la direction des agents confédérés. Aussi, un navire de guerre des États-Unis, l'*Iroquois*, fut-il envoyé dans les eaux françaises pour saisir le *San Francisco* et le *Shang-Haï*, s'ils sortaient du port, même pour faire leurs voyages d'essai. Le 28 août 1864, le capitaine Rodgers, commandant de l'*Iroquois*, informait M. Dayton, qu'il était prêt à opérer cette capture alors même que le voyage d'essai aurait lieu sous pavillon français. Le lendemain, M. Dayton avertissait M. Drouyn de Lhuys des ordres reçus par le commandant de l'*Iroquois*, afin d'éviter, s'il était possible, un incident qui pourrait apporter un trouble réel aux relations déjà un peu délicates des deux pays. Le gouvernement français comprit la gravité de la situation et prit les mesures nécessaires pour déjouer toute infraction aux devoirs de la neutralité de la part des constructeurs nantais. A la suite des engagements formels que prirent successivement M. le ministre des affaires étrangères et M. le ministre de la marine, de ne pas laisser sortir les vaisseaux de Saint-Nazaire, sans que la vente à des neutres eût été complétement justifiée, M. Dayton s'empressa de transmettre, aux commandants des vaisseaux de guerre américains qui croisaient dans les eaux de France, l'ordre de ne pas saisir les vaisseaux en question dans les voyages d'essai qu'ils accompliraient sous pavillon français. Enfin, bien convaincus de l'impossibilité où ils étaient de livrer les navires aux confédérés, les constructeurs nantais les vendirent définitivement au gouvernement péruvien, qui en prit livraison dans les premiers jours de l'année 1865. M. Voruz affirme avoir remboursé à M. Bullock, dans le courant de mars 1865, le montant des sommes reçues du gouvernement péruvien ; et, d'après lui, lesdites sommes représenteraient non-seulement l'intégralité de celles qu'il avait touchées des agents confédérés, mais même un excédant de bénéfice qui se serait partagé par moitié entre M. Bullock et lui.

Restaient les deux béliers blindés avec éperons, que M. Arman avait successivement déclaré, ainsi qu'il a été dit plus haut, avoir vendus au Danemark et à la Suède, déclarations promptement démenties par les parties intéressées.

M. Arman eut recours aux manœuvres qui vont être exposées pour livrer l'un de ces béliers, le *Sphinx*, aux confédérés. A la date du 31 mars 1864, M. Arnous-Rivière, mandataire de M. Arman, signait, au nom de celui-ci, un contrat de vente avec le gouvernement danois. Le navire devait être achevé et livré le 10 juin 1864 dans certaines conditions de vitesse et de tirant d'eau fixées entre les parties, la réception devant être faite par un officier de la marine royale de Danemark, envoyé à Bordeaux à cet effet. Mais ces conditions ne furent pas remplies par M. Arman, qui, sans doute, ne considérait pas la vente comme sérieuse, et le bélier blindé ne put faire ses essais que le 20 octobre 1864, soit plus de quatre mois après l'époque fixée pour la livraison. La guerre du Sleswig-Holstein, en vue de laquelle ce navire avait été commandé, était déjà finie depuis deux mois, le navire était désormais inutile au Danemark, et d'ailleurs il ne réunissait ni les conditions de vitesse ni celles de tirant d'eau prévues au contrat du 27 mars 1864. Le navire fut donc rejeté après rapport d'un capitaine-expert du tribunal de commerce de Bordeaux [1]. Toutefois, M. Arman s'efforça de se prévaloir de ce contrat si mal exécuté par lui, pour faire sortir le *Sphinx* des eaux françaises, le soustraire à la surveillance gênante dont il était l'objet, et le livrer aux confédérés. Malgré les protestations de l'officier danois, le navire fut envoyé à Copenhague sous pavillon français et avec un équipage français, le 24 octobre; il avait reçu le nom de *Stoerkodder*. M. Arman déclara, tant à M. Schönheyder qu'à M. Eckildsen, fonctionnaire supérieur du ministère de la marine danoise, envoyé en France pour cette affaire, qu'il avait l'intention, si le gouvernement persistait dans son refus, de s'en remettre à sa générosité à telles autres conditions différentes de celles stipulées au contrat qui pourraient être agréées. M. Arman ne se faisait pas d'illusions sur le succès de cette

[1] Voir Lettre de M. Schönheyder au ministre de la marine danoise, page 195.

démarche, et ne dut pas s'étonner beaucoup de voir le gouvernement danois confirmer la décision de ses agents.

La situation du navire étant définitivement réglée vis-à-vis du Danemark, il ne s'agissait plus que d'en effectuer la livraison aux confédérés. M. Arnous-Rivière fut encore chargé de cette dernière opération. Le capitaine et l'équipage français avaient été congédiés lors de l'arrivée du bâtiment à Copenhague, et les papiers de bord avaient été rendus à l'autorité française. M. Arnous-Rivière fit adresser au gouvernement danois une pétition à l'effet d'obtenir l'autorisation de reconduire le navire à Bordeaux sous pavillon danois, quoique le navire fût propriété française. Cette autorisation, toute exceptionnelle, fut accordée sous la réserve expresse qu'elle ne s'étendrait qu'au simple voyage de Copenhague à Bordeaux ; qu'à l'arrivée dans le port, le pavillon danois serait abaissé, et que la patente provisoire de légitimation serait remise au consul de Danemark à Bordeaux. Après avoir engagé un équipage moitié danois, moitié suédois, et embarqué un plein chargement de charbon, M. Arnous-Rivière monta à bord du *Stoerkodder*, qui s'arrêta à Christiansand, puis au Texel, le 19 janvier, et enfin jeta l'ancre, vers le 22, dans les eaux françaises, devant la petite île d'Houat, dépendant du département du Morbihan, et située dans le voisinage de la presqu'île de Quiberon. Quel était le motif de cette relâche? M. Arnous-Rivière, quelques jours après, a déclaré à M. le comte de Molkte, ministre du Danemark à Paris, que les machinistes étaient intraitables, les matelots mutinés, et que la provision d'huile, comme celle des vierges folles, était épuisée. « Cette dernière raison, écrivait M. Bigelow à M. Seward le 31 janvier 1865, a frappé M. Molkte, comme une véritable nouveauté dans l'histoire des sinistres de mer, et a continué à lui donner des soupçons sur toute cette affaire. » En effet, l'explication si ingénieuse de M. Arnous-Rivière ne tardait pas à être démentie par les événements. Le *Stoerkodder*, qui avait pris le nom de l'*Olinde*, n'avait relâché dans les eaux françaises que pour s'y transformer en navire de guerre confédéré, à la faveur du peu de surveillance qui s'exerce sur ce point obscur du littoral français.

Cette transformation s'était effectuée de la manière suivante. Par les soins de MM. E. Dubigeon et fils, qui avaient participé à la construction du *San Francisco* et du *Shang-Haï*, un remorqueur de Saint-Nazaire, l'*Expéditif*, était venu mouiller près de l'*Olinde*, y avait transbordé, le 24 janvier, 30 tonnes de charbon environ, opération qui était le but apparent du voyage, puis, le lendemain 25, il avait pris à son bord 42 hommes de l'équipage danois qu'il avait débarqués à Quiberon, enfin il était revenu chercher M. Arnous-Rivière et 14 officiers et matelots danois, qu'il avait ramenés à Saint-Nazaire. En même temps, un vapeur anglais accostait l'*Olinde*, y transbordait de l'artillerie, des munitions et un équipage confédéré qui était en grande partie celui du corsaire la *Florida*, et que commandait le capitaine Page ; le pavillon confédéré était arboré, et le bélier, changeant encore une fois de nom, recevait celui de *Stonewall*. Après avoir été ainsi armé, le *Stonewall* quittait les eaux françaises pour se rendre au Ferrol, port de l'Espagne sur l'océan Atlantique.

Le gouvernement français avait été avisé de ces événements trop tard pour être en mesure d'y porter remède. M. le ministre de la marine déclara à M. Bigelow, ministre des États-Unis, que « M. Arman l'avait trompé deux fois et qu'il pouvait essayer de le tromper encore » (*that Arman had deceived him twice and might try to do it again*), et déclina toute responsabilité de ces faits qu'il rejeta toute entière sur le gouvernement danois. Les efforts de M. Perry, représentant du gouvernement américain en Espagne, ne réussirent pas à faire retenir le *Stonewall* au Ferrol, et le navire quitta ce port pour se rendre à Lisbonne, d'où les autorités portugaises l'obligèrent à partir immédiatement. Ce départ précipité fut signalé par un incident qui, heureusement, n'eut pas de suite : l'officier qui commandait le fort de Belem, situé sur le Tage, croyant que le *Niagara* et le *Sacramento*, navires de guerre américains envoyés à la poursuite du *Stonewall*, avaient voulu procéder à cette opération dans les eaux du Tage et quitter, à cette fin, le port avant le délai que leur avaient prescrit les autorités portugaises, fit tirer un coup de canon sur le *Niagara*. Ce bâtiment n'éprouva aucun dommage, et l'acte de l'officier portugais fut immédiatement désavoué par son gouver-

nement. Pourchassé par le *Niagara* et le *Sacramento*, le *Stonewall* se rendit d'abord à Ténériffe, pour aller se réfugier dans le port de la Havane, où les autorités espagnoles le remirent aux agents américains.

Dès les premiers jours de février, et à la suite des premières communications diplomatiques échangées à l'occasion de ces derniers faits, M. Drouyn de Lhuys avait averti M. John Bigelow que l'enquête qui avait été ordonnée par le ministre de la marine, avait été adressée à M. Baroche, garde des sceaux, afin qu'il pût y être donné suite, s'il y avait lieu [1]. L'instruction ordonnée par M. le garde des sceaux ne pouvait manquer de constater la preuve juridique de tous les faits qui viennent d'être relatés, d'autant plus que les personnes impliquées dans l'affaire ne craignaient pas d'affirmer leur coopération de la manière la plus hardie.

Ainsi M. Arnous-Rivière, l'homme de confiance de M. Arman, écrivait la lettre suivante à M. le rédacteur en chef de la *Gazette des Tribunaux :*

Paris, 2 avril 1865.

« Monsieur,

« Dans votre article de ce matin commençant par ces mots : « On lit « dans *le Phare de la Loire*,» et se terminant par ceux-ci : « Aujourd'hui, « le *Stonewall-Jackson*..., » je me trouve suffisamment désigné par les initiales H. A. R. pour avoir le droit de vous demander l'insertion de la lettre que voici :

« Les journaux affirment qu'une instruction se poursuit à Lorient « contre moi, mon frère, M. E. A. R., et mon beau-frère, M. F. H., « et que nous sommes accusés d'avoir attenté à la sûreté intérieure et « extérieure de l'État, en ayant préparé et favorisé l'armement du « *Stonewall*, corvette de guerre confédérée. C'est la première nouvelle « que j'en reçois.

« Je déclare à l'avance que toute la responsabilité de cette affaire

[1] Voir la Lettre de M. Bigelow à M. Seward, 10 février 1865.

« repose sur moi seul, mon frère et mon beau-frère n'ayant fait qu'exé-
« cuter mes ordres sans en connaître la portée, ce qu'ils étaient con-
« traints de faire par leur position dans ma maison.

« Je répondrai à la justice de mon pays lorsque je serai mis en de-
« meure de le faire, et je prouverai sans peine que je me suis gardé
« soigneusement de violer les lois. Quant à une attaque des États du
« Nord ou de leurs adhérents, je l'attends de pied ferme, et je les
« suivrai sur le terrain où ils voudront me conduire aussi loin qu'ils
« oseront aller.

« J'ai trop longtemps habité l'Amérique du Nord pour me laisser
« impressionner par les fanfaronnades des Yankees, et j'ai confiance
« que mon pays n'a aucune crainte de ce fantôme de force devant
« lequel s'abaisse l'Angleterre, et par lequel se laisse insulter le
« Brésil.

« Nous avons tous applaudi au coup de canon portugais qui a corrigé
« l'audace des frégates américaines, et qui leur a fait connaître la limite
« accordée à leur impertinence. Je crois savoir de bonne source que le
« *Stonewall* les attend. Avec trois canons, dont deux de 70, et 80 hom-
« mes d'équipage, il acceptera le combat contre leurs 750 marins et
« leurs 23 pièces de 200. *Je regrette de ne pas être à son bord pour*
« *prendre part à la fête.*

« Veuillez agréer, monsieur le rédacteur, l'expression de mes senti-
« ments très-distingués.

« *Signé :* HENRY-ARNOUS DE RIVIÈRE. »

En présence du rapide déclin de l'insurrection, M. John Bigelow, qui avait d'abord attaché une certaine importance à l'instruction criminelle dont l'ouverture lui avait été officiellement annoncée, ne se préoccupa plus de savoir quelle suite lui avait été donnée. Les intérêts de la vindicte publique en France étaient seuls désormais en jeu, et les autorités françaises restaient par conséquent seules chargées d'y veiller ; aussi, à cette heure même, le gouvernement américain et ses conseils ignorent-ils ce qu'il est advenu de cette instruction.

Quant au second bélier blindé, que M. Arman construisait à Bordeaux, en même temps que le *Stonewall*, et qui était nommé le *Chéops*, il fut l'objet d'une surveillance toute spéciale de la part des autorités maritimes du port de Bordeaux.

M. Bigelow écrivait à M. Seward, le 17 mars 1865[1] :

« Monsieur,

« Des rapports m'étant arrivés de différentes sources, qui m'informent que les rebelles étaient sur le point d'avoir en mer et sous leur pouvoir, pendant la semaine, le bélier *Chéops*, frère du *Stonewall*, j'ai demandé à M. Drouyn de Lhuys quelle valeur je devais attacher à ces rapports. Son Excellence m'a remercié de lui fournir l'occasion d'exposer l'exacte situation de l'affaire, afin que mon gouvernement en eût connaissance. Arman avait demandé l'autorisation d'envoyer le *Chéops* en Prusse, et avait produit un acte de vente du vaisseau au gouvernement prussien. « Je ne voulais nullement, m'a dit M. Drouyn de Lhuys, être *attrapé* « de nouveau comme dans l'affaire du *Stonewall* » (*I was unwilling to be caught again as in the case of the Stonewall*); aussi ai-je dit à M. Arman que cela n'était pas suffisant et qu'il me fallait une preuve revêtue au plus haut degré du caractère officiel, émanant du gouvernement prussien, à l'effet d'établir non-seulement que le vaisseau avait été acheté par lui, mais qu'il en avait pris possession.

« Je remerciai Son Excellence de sa prévoyance et lui demandai de s'assurer que la vente était parfaite par une livraison absolue et sans conditions. Il dit qu'il en serait ainsi, et que la livraison serait faite à un officier du gouvernement prussien, pleinement autorisé à prendre possession en son nom, ou que le navire ne quitterait pas Bordeaux.

« Il fit alors une note sur l'affaire, et dit qu'il rencontrerait le lende-

[1] Voir la dépêche n° 61 de M. Bigelow à M. Seward. (Documents relatifs aux affaires étrangères accompagnant le Message annuel du président, pour la 1re session du 39e Congrès.)

main le ministre de la marine au conseil d'État, et insisterait de nouveau à ce sujet auprès de lui.

« Je suis, monsieur, avec grand respect, votre obéissant serviteur.

« John Bigelow. »

Les justifications annoncées par M. Arman furent faites cette fois; elles coïncidaient d'ailleurs avec la soumission des États insurgés, et le *Chéops*, vendu à la Prusse, put quitter le port de Bordeaux.

DISCUSSION

C'est à la suite et en raison des faits qui viennent d'être exposés que les États-Unis d'Amérique ont assigné, le 6 juillet 1866, devant le tribunal civil de première instance de la Seine, MM. Arman, Voruz, Jollet et Babin, E. Dubigeon et fils, Mazeline, Erlanger et enfin la Société anonyme des chantiers et ateliers de l'Océan (cette société, constituée dans le courant de l'année 1863, pour exploiter les chantiers de M. Arman et les ateliers de M. Mazeline, s'étant chargée tant activement que passivement des opérations commencées le 1er janvier 1863).

L'instance introduite par les États-Unis a le double objet d'une revendication de propriété et d'un règlement de dommages-intérêts.

Les États-Unis réclament d'abord, comme leur propriété nationale, l'argent qui a été versé entre les mains de MM. Arman et consorts par des individus se disant agents confédérés, et que les défendeurs détiennent en vertu d'actes illicites et sans titre légitime.

Les États-Unis poursuivent, en outre, aux termes de l'article 1382, C. Nap., la réparation du préjudice que leur ont causé les défendeurs pendant les années 1863, 1864, 1865, en violant à leur égard les devoirs de la neutralité, tels qu'ils résultent des principes du droit des gens et des dispositions spéciales des lois françaises.

Cette instance est incontestablement de la compétence du tribunal civil de la Seine, devant qui elle est portée ; car les demandes qui en font l'objet sont, de leur nature, essentiellement civiles. Les défendeurs ou, du moins, quelques-uns d'entre eux s'efforcent cependant d'éviter tout débat au fond ou circonscrire les termes de celui que la demande des États-Unis soulève, en opposant à cette demande une fin de non-recevoir,

qui présente à la fois le caractère d'une exception d'incompétence et d'une défense au fond. Les États-Unis, à les entendre, défèreraient à l'appréciation du tribunal, soit un traité de neutralité qu'ils ne nomment pas, et qui n'aurait créé des droits qu'entre les États contractants et non entre les citoyens desdits États, soit un acte du gouvernement français, (la déclaration impériale du 11 juin 1861), lequel acte ne serait obligatoire pour les citoyens qu'au regard du gouvernement français, et ne pourrait fournir un titre légitime à l'action des États-Unis devant nos tribunaux. Le simple énoncé du système des défendeurs démontrerait en outre, suivant eux, que les questions portées par les États-Unis devant le tribunal sont des questions politiques que le gouvernement a seul qualité pour résoudre, et dont l'autorité judiciaire ne peut connaître sans empiéter sur les prérogatives de l'administration et du gouvernement.

Ce système, nous le démontrerons plus loin, est complétement inadmissible au point de vue du fond même du procès, nous nous bornerons à dire ici, qu'au point de vue de la compétence il ne saurait comporter un bien long débat. Les États-Unis, en effet, n'ont nullement saisi le tribunal d'une question politique, ils ne l'appellent pas à juger la conduite de nos affaires extérieures, ils lui demandent simplement d'ordonner la restitution d'une propriété nationale qu'ils revendiquent contre des détenteurs illégitimes, et de condamner, conformément à l'article 1382 du Code Napoléon, à des dommages-intérêts, des particuliers qui leur ont causé sciemment un grand préjudice. Or, cette demande est évidemment de la compétence du tribunal. Que le patriotisme des défendeurs se rassure. Le tribunal n'aura pas à apprécier de questions politiques, à se prononcer sur le mérite de l'attitude respective de deux gouvernements pendant la période où sont nées les causes des réclamations dont il est saisi. Pour apprécier ces réclamations, le tribunal n'aura qu'à constater que les défendeurs ont enfreint ou respecté certaines dispositions de nos codes, de nos lois et des règlements administratifs, constatation qui rentre tout naturellement dans les attributions des tribunaux civils, et dont le résultat, quel qu'il puisse être, n'enchaînera ni ne gênera, à aucun degré, la liberté d'action de l'autorité

administrative. Ajoutons que c'est seulement par des constatations de ce genre que les tribunaux civils peuvent statuer sur les demandes en dommages-intérêts, dont les articles 1382 et 1383 du Code Napoléon consacrent le principe, puisque ces demandes sont motivées sur la faute du défendeur à qui l'on impute, dans le plus grand nombre de cas, d'avoir isolé les lois ou les règlements administratifs ayant force de loi.

Il n'y a pas lieu de s'arrêter plus longtemps à cette sorte d'exception d'incompétence : le tribunal reconnaîtra sans peine qu'elle équivaut en réalité à la demande d'un déni de justice, et il écartera à ce titre une prétention dont le succès aurait les plus graves conséquences pour l'ensemble des rapports entre la France et les étrangers.

I

REVENDICATION DE PROPRIÉTÉ.

Les États-Unis revendiquent comme leur propriété l'argent qui a été versé par les confédérés entre les mains des défendeurs, et que ceux-ci détiennent en vertu d'un contrat illicite.

Il importe de bien préciser d'abord la nature du droit de propriété en vertu duquel les demandeurs exercent cette revendication.

Aux termes de la Constitution américaine, le Congrès a seul le droit d'établir ou de faire percevoir des taxes, de payer les dettes publiques, d'emprunter de l'argent sur le crédit des États-Unis, de créer et d'entretenir des armées, et d'entretenir une force maritime (section VIII). En même temps aucun des États de l'Union ne peut contracter ni traité, ni alliance, ni confédération, ni accorder des lettres de marque et de représailles ou émettre des billets de crédit, et le produit net de tous droits et impôts établis par l'un d'eux sera mis à la disposition de la Trésorerie des États-Unis (section IX).

Contrairement à ces dispositions, des citoyens des États-Unis se sont insurgés contre le gouvernement fédéral, ont usurpé son autorité dans

plusieurs Etats qu'ils ont prétendu constituer en confédération distincte, se sont emparés des caisses dépendant de la Trésorerie nationale, ont perçu les impôts existants, en ont établi d'autres en argent et en nature, sur les cotons, par exemple, et ont même contracté des emprunts.

Tant que l'insurrection a existé, les États-Unis ont été dans l'impossibilité matérielle de faire valoir leurs droits de souveraineté, et notamment de lever les taxes qui leur étaient constitutionnellement dues dans les États soumis aux autorités insurrectionnelles. Ces droits de souveraineté n'étaient ni abrogés, ni remplacés par d'autres, l'exercice seul en était suspendu. Aussi quand l'insurrection a été vaincue, la Constitution a fonctionné de nouveau dans les États où elle avait été méconnue, et l'autorité fédérale y a repris possession des caisses publiques, de toutes les propriétés qui appartenaient aux États-Unis.

Mais les propriétés publiques dont les autorités insurrectionnelles s'étaient momentanément emparées, n'étaient pas toutes en Amérique, certaines d'entre elles étaient et sont encore à l'étranger, leur revendication a dû et doit s'y faire, en vertu des droits de souveraineté légitime et de propriété incontestable qui n'ont jamais cessé d'appartenir aux États-Unis. Ils agissent donc, en exerçant cette revendication, comme propriétaires et nullement comme successeurs ou ayant cause des prétendus États confédérés qui, n'ayant jamais eu d'existence légale, n'ont pu laisser ni succession, ni héritier, ni ayant cause.

Au point de vue du droit public des États-Unis, les États confédérés n'ont jamais eu d'existence légale : cela ne peut être contesté, puisque les États-Unis ont toujours, et de la manière la plus efficace, protesté contre la prétention qu'avaient les séparatistes de former un État distinct. Au point de vue du droit international, la solution doit être la même, puisque les puissances étrangères ont toujours refusé de reconnaître l'autonomie des prétendus États confédérés. Or, d'après le droit des gens, les changements survenus dans l'organisation intérieure des divers États, soit par le démembrement de ces États, soit par leur incorporation dans quelque autre État, n'ont d'effet sur les relations internationales de ces États, qu'autant que les changements ainsi survenus ont été reconnus par d'autres États ; et tant que l'État nouveau

n'aura pas été reconnu par tous les autres États, il ne pourra réclamer l'exercice de la souveraineté que dans ses relations avec les États qui l'auront reconnu.

Cette reconnaissance a-t-elle eu lieu? les actes du gouvernement qui aurait été ainsi reconnu conserveront, quoi qu'il puisse arriver, leur autorité auprès des puissances dont la reconnaissance émanerait alors même que l'ordre des choses, momentanément altéré, viendrait à se reconstituer.

Ainsi, admettons par hypothèse que le royaume d'Italie avec ses annexions, ou le royaume de Prusse avec ses agrandissements, viennent à se dissoudre, et que les anciens souverains actuellement dépossédés rentrent dans la possession de leurs États aujourd'hui englobés dans le premier ou le second de ces royaumes. D'après le droit des gens, ces anciens souverains ainsi réintégrés ne pourraient pas méconnaître, au regard des puissances étrangères, la validité des actes du gouvernement que celles-ci ont reconnu dans la plénitude de leur souveraineté et de leur responsabilité. Dès lors, si ces anciens souverains avaient quelque action à exercer en France, en raison de faits survenus pendant l'époque où leurs États étaient réunis à d'autres, comme cette réunion avait été reconnue par le gouvernement français, ils ne pourraient agir en France qu'en qualité d'ayant cause ou de successeurs du gouvernement ainsi reconnu, et sous l'autorité duquel ces faits se sont accomplis.

Si donc la France avait reconnu l'existence des États confédérés, les États-Unis ne pourraient pas réclamer devant les tribunaux français la propriété des objets dont les confédérés auraient disposé pendant leur existence reconnue, puisqu'aux yeux de la loi française, les confédérés auraient eu le droit de disposer de cette propriété, et que les États-Unis seraient en réalité les successeurs et les ayant cause des États confédérés. Mais telle n'est pas la situation des choses. La France a toujours refusé de reconnaître l'existence du gouvernement confédéré; elle a consenti seulement, en présence des faits de guerre, à attribuer aux insurgés, armés contre l'autorité fédérale, la qualité de belligérants, pour assurer le maintien de sa propre neutralité pendant cette guerre civile; en même temps elle a toujours déclaré, de la manière la plus ex-

plicite, que cette attribution n'entraînait nullement la reconnaissance du gouvernement confédéré. L'état de guerre, ainsi officiellement reconnu, a pu, tant qu'il a duré, être un obstacle à ce que les États-Unis vinssent réclamer, devant les tribunaux français, celles de leurs propriétés dont les confédérés avaient disposé, mais cet état de guerre n'a été tout au plus qu'un empêchement de fait, il n'a jamais pu altérer le droit, qui n'a pas cessé d'appartenir aux États-Unis, de réclamer leurs propriétés que les agents confédérés n'ont pas valablement transmises aux détenteurs actuels.

C'est à ce titre que les États-Unis réclament de MM. Arman et consorts la remise de l'argent qu'ils ont reçu des agents confédérés en vertu d'un contrat illicite, argent qui est sans cause dans leurs mains et qu'ils doivent restituer au légitime propriétaire. Le droit des États-Unis sera évidemment reconnu par le tribunal dans toute sa plénitude, puisque sous ce rapport la décision du tribunal est en quelque sorte préjugée par le refus constant du gouvernement français de reconnaître la qualité d'État et indépendant à la prétendue confédération des États du Sud. « Cette question, d'après M. Wheaton, doit être décidée par le pouvoir souverain de l'État étranger, et ne saurait jamais l'être par une autorité inférieure ou par des particuliers. Tant que l'indépendance de l'État nouveau n'a pas été reconnue par le pouvoir souverain de l'État étranger où sa souveraineté est mise en question, ou par le gouvernement de l'État à qui il appartenait précédemment, les tribunaux et les sujets des autres États doivent regarder l'ancien ordre de choses comme ayant continué à subsister légalement[1]. »

La qualité dans laquelle les États-Unis agissent étant ainsi bien établie, il va être démontré qu'ils ont le doit de réclamer à MM. Arman et consorts les sommes que ceux-ci ont reçues des agents confédérés en vertu d'un contrat illicite.

Aux termes de l'article 1131, Code Napoléon, « l'obligation sur une cause illicite ne peut avoir aucun effet, » et, d'après l'article 1133

[1] Wheaton, *Éléments du droit international*, t. I, p. 40. Paris, 1848. Voir aussi dans ce sens l'arrêt de la Cour suprême des États-Unis dans l'affaire Kennet et autres contre Chambers, qui se trouve reproduit à la fin de ce Mémoire, page 209.

du même Code, « la cause est illicite quand elle est prohibée par la loi et quand elle est contraire aux bonnes mœurs ou à l'ordre public. »

Or, l'examen de la convention intervenue entre MM. Arman et consorts d'une part, et les agents confédérés d'autre part, prouve nettement que ce contrat est frappé d'une double nullité, et que sa cause non-seulement est prohibée par la loi, mais aussi qu'elle est contraire à l'ordre public.

D'abord cette convention a une cause prohibée par la loi, soit qu'on se place au point de vue général du droit des gens, soit qu'on se réfère uniquement aux dispositions particulières des lois françaises.

D'après le droit des gens, dont les principes ont force de loi chez toutes les nations civilisées, un État qui veut conserver la neutralité entre deux parties belligérantes ne doit être ni juge ni partie dans la lutte. Il ne peut, par conséquent, porter des secours de guerre à l'un des deux ennemis, ni permettre à ses sujets d'en porter sous peine de perdre la qualité de neutre et ses bénéfices pour devenir un véritable belligérant. C'est dans ce sens que Vattel se prononce très-énergiquement. « Il faut éviter, dit l'éminent publiciste (livre III, chap. VII), de confondre ce qui est permis à une nation libre de tout engagement, avec ce qu'elle peut faire si elle prétend être traitée comme parfaitement neutre dans une guerre. Tant qu'un peuple neutre veut jouir sûrement de cet état, il doit montrer en toutes choses une exacte impartialité entre ceux qui se font la guerre, car s'il favorise l'un au préjudice de l'autre, il ne pourra pas se plaindre quand celui-ci le traitera comme adhérent et associé de son ennemi. Sa neutralité serait une neutralité frauduleuse dont personne ne veut être la dupe. Cette impartialité qu'un peuple neutre doit garder comprend deux choses : ne point donner de secours, ni fournir librement ni troupes, ni armes, ni munitions, ni rien de ce qui sert directement à la guerre. Je dis *ne point donner de secours* et non point *en donner également ;* car il serait absurde qu'un État secourût en même temps deux ennemis. Et puis il serait impossible de le faire avec égalité ; les mêmes choses, le même nombre de troupes, la même quantité d'armes et de munitions fournies dans des circonstances différentes ne forment plus des secours équivalents. » L'opinion de Vattel est

celle de tous les publicistes; sa dernière observation est d'ailleurs pleine de justesse, et si elle avait besoin d'être justifiée par des faits nouveaux, il suffirait de rappeler les diverses circonstances de la guerre d'Amérique, pour prouver que le préjudice causé aux États-Unis par les constructeurs anglais et français, qui se sont engagés à livrer des bâtiments de guerre aux confédérés, n'était nullement compensé par la faculté qu'auraient eue les États-Unis d'acheter dans ces mêmes pays le même nombre ou un nombre plus grand de navires; c'était en effet une question de vie ou de mort pour l'insurrection, de pouvoir tenir la mer, même avec quelques bâtiments, et d'obliger ainsi les États-Unis, pour faire respecter leur pavillon sur mer, à ajouter des charges considérables à celles que leur imposait déjà la guerre terrestre.

Il résulte donc des principes qui viennent d'être exposés, que le commerce de la contrebande de guerre, de la part des sujets d'un État neutre, est illicite, parce qu'il est contraire aux devoirs de la neutralité. Toutefois, on a fait remarquer que si les neutres ne doivent point s'immiscer dans le conflit, ils n'en restent pas moins maîtres chez eux, et que ce serait porter atteinte à leur souveraineté et à leur liberté que de les contraindre à s'abstenir des opérations commerciales qui portent sur les objets qualifiés de contrebande de guerre, opérations auxquelles ils se livraient librement avant la guerre. On a cherché à concilier ce droit des puissances neutres avec leurs devoirs, et la plupart des publicistes ont cru trouver cette conciliation dans la distinction du commerce de contrebande de guerre qui se fait sur le territoire de l'État neutre en *commerce passif* et *commerce actif*.

Le commerce passif, c'est-à-dire la vente pure et simple sur le territoire neutre aux belligérants de denrées, de munitions, de matériel, en un mot d'objets considérés comme contrebande de guerre, serait, d'après ces mêmes écrivains, parfaitement licite; en effet, il ne donne pas au belligérant le moyen direct d'employer ces divers objets contre l'ennemi. Le transport seul de ces objets serait un acte véritablement hostile et qui excéderait les droits du neutre.

Le commerce actif, au contraire, est celui qui consiste à remettre directement à l'un ou à l'autre des belligérants les instruments de la

guerre, de telle sorte que ces instruments puissent être immédiatement employés contre l'autre belligérant. Le commerce actif de la contrebande de guerre fait du territoire neutre une véritable base d'opérations hostiles, il constitue une atteinte sérieuse aux devoirs de la neutralité, expose l'État neutre à une déclaration de guerre de la part du belligérant contre lequel sont faits ces préparatifs, et est illicite.

Cette distinction entre le commerce passif et le commerce actif a été explicitement ou implicitement admise par le plus grand nombre des publicistes. Ainsi Vattel l'approuve en ces termes : « Disons encore, d'après les mêmes principes, que si une nation fait commerce d'armes, de bois de construction, de vaisseaux, de munitions de guerre, je ne puis trouver mauvais qu'elle vende de tout cela à mon ennemi, pourvu qu'elle ne se refuse pas à m'en vendre aussi à un prix raisonnable. » L'opinion de Vattel est aussi celle de Lampredi[1], Azuni[2], Kluber[3], Massé[4], Ortolan[5]. L'opinion contraire, qui a été soutenue par Galiani[6], Hautefeuille[7] et de Pistoye et Duverdy[8], est certainement plus conforme aux véritables intérêts de l'humanité qu'elle sert efficacement en empêchant le commerce neutre de favoriser la guerre même avec impartialité, et en rejetant une distinction qui, à vrai dire, est assez subtile et n'est écrite dans aucune loi, ainsi que Galiani[9] l'établit si judicieusement. Mais comme

[1] *Commerce des neutres en temps de guerre*, t. I, p. 55. — [2] *Système universel des principes du droit maritime de l'Europe*, t. I, p. 96-141. — [3] *Droit des gens moderne, de l'Europe*, 288. — [4] *Le droit commercial dans ses rapports avec le droit des gens*, liv. II, t. I, chap. II, sect. II, § 2, art. 2, n°s 199 et suivants. — [5] *Diplomatie de la mer*, chap. VI, p. 167 et suivantes. — [6] *Des devoirs des princes neutres vis-à-vis des princes belligérants*, CIX, § 4.— [7] *Des droits et des devoirs des nations neutres en temps de guerre maritime*, tit. VIII, section III. — [8] *Traité des prises maritimes*, t. I, sect. III, p. 394.

[9] Galiani repousse, en ces termes, toute distinction entre le commerce actif et le commerce passif qu'il considère comme également inconciliable avec les devoirs de la neutralité.

« Io propongo a decidere ad uno del nostro volgo si possa dirsi che i cantinieri non provvegon di vino la città di Napoli, por la ragione che aspettano chi vada a comprare il vino « alle lore cantine e che solo i venditori d'olio la provvegono perche con un otre adosso lo « vanno transportando e vendendo casa per casa. L'uom del volgo mi ride sul viso dicendomi « ambedue provveggono, ambedue vendono. Solo il venditor di olio allevia al compratore « una pena, che si adossa facendo sela pagare. Je demande a un homme du peuple de décider si l'on peut dire que les cantiniers ne pourvoient pas de vin la ville de Naples, par la « raison qu'ils attendent que l'on vienne acheter le vin à leurs cantines, et que seuls les vendeurs d'huile pourvoient cette ville, parce qu'ils transportent l'huile avec une outre sur le dos,

le droit des gens n'a d'autres principes que ceux sur lesquels l'accord s'est incontestablement fait entre les nations civilisées, il est impossible, quelle que soit la valeur intrinsèque de la doctrine qui proscrit toute distinction entre le commerce actif et le commerce passif, et déclare égament illicites toutes les transactions ayant pour objet la contrebande de guerre, il est impossible, disons-nous, de reconnaître dans cette généreuse doctrine un principe du droit des gens actuellement en vigueur, et nous n'hésitons pas à reconnaître que, d'après la loi internationale, le commerce actif des objets de contrebande de guerre est le seul qui soit interdit au neutre.

Si toute négociation qui a pour fin la vente pure et simple de canons, munitions, matériel de guerre, peut être considérée comme un acte de commerce passif parfaitement licite, dès qu'elle n'a pas pour conséquence de mettre l'un des belligérants immédiatement en mesure de faire des actes d'hostilité, il n'en est pas de même des opérations qui lui donneraient le moyen d'agir de suite, telles que le transport des objets qualifiés contrebande de guerre du sol neutre sur le sol du belligérant, ou la remise sur le sol neutre à ce belligérant des instruments de guerre qu'il serait à même d'employer à l'instant même contre son ennemi ; ces dernières opérations appartiennent au commerce actif et sont condamnées par le droit des gens. Ainsi, lorsque des vaisseaux de guerre cherchent un refuge dans un port neutre, les habitants de ce port ou du pays dont ce port dépend doivent s'abstenir de fournir à ce navire des armes et des munitions , car s'ils lui fournissaient ces choses, ils contribueraient à lui procurer de nouveaux moyens de défense ou d'attaque, ils feraient un acte de commerce actif et méconnaîtraient les devoirs de la neutralité. La vente d'objets de contrebande de guerre, dans ce cas, est donc illicite, d'après le droit des gens, dont les règles formelles ont d'ailleurs été appliquées par plusieurs actes diplomatiques, parmi lesquels il suffira de citer les édits de la république de Gênes du 1er juillet 1779, du pape Pie VI du 4 mars de la même année,

« et vont la vendre de maison en maison. L'homme du peuple me rit au nez, en me disant : « Tous les deux pourvoient, tous les deux vendent. Seulement le vendeur d'huile évite à « l'acheteur une peine qu'il prend pour lui en se la faisant payer. »

de la république de Venise du 9 septembre de la même année, la déclaration de la Porte Ottomane du 12 février 1780, le traité du 6 février 1778 entre la France et les États-Unis (art. 22), celui du 30 septembre 1800 entre les mêmes puissances, le traité du 19 novembre 1794 entre les États-Unis et l'Angleterre.

Or, si le seul fait de fournir du matériel de guerre à un belligérant dans un port neutre doit être considéré comme un acte de commerce actif de contrebande de guerre tombant sous la prohibition du droit des gens, il ne peut être douteux que tous les actes relatifs à la construction ou à la vente des vaisseaux de guerre n'appartiennent à bien plus forte raison au même genre de commerce et ne soient également illicites. Il n'est pas nécessaire d'ailleurs, pour que ces contrats soient illicites, qu'ils s'appliquent à des vaisseaux qui devront être livrés au belligérant armés de toutes pièces et tout équipés; les navires vendus à ces belligérants constituent par eux-mêmes et en tout état de cause des objets de contrebande de guerre, alors même que ces navires peuvent également bien s'approprier aux besoins du commerce et à ceux de la guerre.

Le droit des gens interdit donc, avec raison, ces opérations, car si elles étaient faites, elles autoriseraient un belligérant à faire sortir des ports neutres des expéditions toutes prêtes à porter la guerre contre l'autre belligérant, elles donneraient aux États situés dans l'intérieur des terres, ou dont le littoral est effectivement bloqué, le moyen de faire la guerre maritime, elles permettraient, en un mot, aux neutres de participer à la guerre sans en subir les risques et les inconvénients.

Aussi les annales de la diplomatie et la législation des grandes puissances montrent-elles avec quel soin des garanties effectives ont été données à ces principes incontestables du droit des gens.

En 1794, les agents du gouvernement français avaient choisi les ports des États-Unis comme base d'opérations contre la marine marchande d'Angleterre, et y avaient équipé et armé des vaisseaux de guerre. Le gouvernement américain, qui était décidé à garder la neutralité, protesta contre ces actes, arrêta les navires qui avaient été achetés dans ce but, ordonna des poursuites contre les nationaux ou les étrangers qui s'étaient associés à ces entreprises, et accorda des indemnités

aux sujets anglais dont les navires avaient été capturés par des bâtiments sortis des ports américains sous pavillon français avant que les mesures prescrites pour assurer le respect de la neutralité n'eussent été prises. La même année, le congrès passait un acte qui interdisait formellement d'équiper, armer ou vendre des navires de guerre aux belligérants.

Lors des guerres d'émancipation des colonies espagnoles et portugaises, des citoyens américains passèrent des contrats par lesquels ils s'engageaient à fournir aux gouvernements insurrectionnels des navires de guerre, et un certain nombre de bâtiments armés en course sortirent des ports américains. Quoique la cause des colonies espagnoles fût sympathique au peuple des États-Unis, le gouvernement fédéral n'hésita pas à appliquer la loi de 1794, et, la trouvant insuffisante, il en sollicita la révision que le congrès consentit par l'acte du 28 avril 1818. Cette dernière loi, appelée loi de l'enrôlement étranger (*foreign enlistment act*), est encore en vigueur aujourd'hui. Elle déclare que se rend coupable d'un délit toute personne qui, dans la juridiction des États-Unis, augmente la force d'un vaisseau de guerre d'une puissance avec laquelle les États-Unis sont en paix, prépare une expédition militaire contre les territoires d'une nation étrangère avec laquelle ils sont en paix, lève ou enrôle des troupes ou des matelots pour un service étranger de terre ou de mer, *ou prend part à l'armement d'un vaisseau pour croiser ou commettre des hostilités dans un service étranger contre une nation en paix avec eux.*

L'année suivante, et en vue des mêmes nécessités, le gouvernement anglais prenait des mesures analogues par le statut de la cinquante-neuvième année du règne de Georges III, intitulé « Acte pour empêcher l'enrôlement ou l'engagement de sujets de Sa Majesté dans le service étranger et l'armement ou l'engagement dans les domaines de Sa Majesté dans un but de guerre sans la permission de Sa Majesté » (*Foreign enlistment act*). Cet acte, qui est encore en vigueur aujourd'hui, déclare que sera jugée coupable d'un délit (*misdemeanour*) toute personne qui, « dans « une partie quelconque du Royaume-Uni, sans permission, équipe, « fournit, prépare ou arme, ou tente ou essaye d'équiper, de fournir ou

« d'armer, ou donne le moyen d'équiper, de fournir ou d'armer, ou « sciemment aide, assiste l'équipement, la fourniture, la préparation ou « l'armement d'un vaisseau ou bâtiment, ou s'immisce dans ces opéra- « tions avec l'intention et le dessein que ce vaisseau sera employé au ser- « vice d'un prince, d'un État ou d'un potentat étranger, ou d'une colonie « ou d'une province revêtue des pouvoirs de gouvernement, comme « transport, vaisseau d'approvisionnement ou avec l'intention de causer « ou de commettre des hostilités contre tout prince, État et potentat, etc., « avec qui Sa Majesté ne sera pas alors en guerre. » — Cette disposition donnait, pour la première fois en Angleterre, la sanction des lois britanniques aux principes du droit des gens.

Le gouvernement américain s'est fait une règle d'observer constamment les devoirs de la neutralité et de les faire respecter par ses nationaux autant qu'il dépendait de lui. Nous pourrions en donner comme preuve l'attitude des autorités fédérales pendant la guerre du Texas contre le Mexique [1]. A une époque plus rapprochée de nous, pendant la dernière guerre d'Orient, le gouvernement français a eu l'occasion de se prévaloir de ces prescriptions du droit des gens et de la sanction qu'elles trouvaient dans les lois des États-Unis.

Le bruit s'était répandu alors que le gouvernement russe, voyant ses ports de la Baltique et de la mer Noire bloqués par les escadres combinées de la France et de l'Angleterre, pensait à acheter dans les ports neutres des États-Unis des navires qu'il destinait à la course. Justement émus de ces bruits, les représentants de la France et de l'Angleterre à Washington, M. le comte de Sartiges et M. Crampton, demandèrent au gouvernement américain d'interdire à ses nationaux de s'immiscer dans la guerre par des contrats de ce genre. Le mémorandum ci-après, adressé par M. Seward le 16 novembre 1863 à M. Dayton, rappelle les observations qui furent échangées à cet effet entre les deux gouvernements.

« A la date du 28 avril 1854, M. de Sartiges, ministre plénipotentiaire de France, a adressé une note au secrétaire d'État, dans laquelle

[1] Voir page 209, l'arrêt de la Cour suprême des États-Unis dans l'affaire Kennett et autres contre Chambers.

il exposait que Sa Majesté l'empereur des Français et Sa Majesté la reine de la Grande-Bretagne avaient décidé de ne pas autoriser la course en délivrant des lettres de marque pendant la guerre avec la Russie, et que le gouvernement de Sa Majesté l'empereur des Français avait la ferme confiance que le gouvernement des États-Unis, par un sentiment de juste réciprocité, donnerait des ordres à l'effet d'interdire, dans les ports américains, l'équipement, le ravitaillement et l'admission avec les prises de corsaires portant le pavillon russe, et de défendre réciproquement aux citoyens américains de participer à toute espèce d'équipement et à toute mesure contraire aux devoirs d'une stricte neutralité. »

« Le secrétaire d'État (M. Marcy) a répondu, le même jour, que le président lui ordonnait de déclarer que le gouvernement des États-Unis, tout en revendiquant le plein et entier usage de ses droits de puissance neutre, observerait la plus stricte neutralité à l'égard de tous les belligérants, que les lois des États-Unis interdisaient sous des peines sévères, non-seulement aux citoyens américains, mais à tous ceux qui habitent dans le pays, d'équiper des corsaires, de recevoir des commissions ou d'enrôler des hommes dans le but de participer à une guerre entre puissances étrangères, qu'il n'y avait pas lieu de craindre aucune tentative de violation de ces lois, mais que si la juste attente du président était trompée, il ne manquerait pas de remplir son devoir, en employant son pouvoir à imposer par la force l'obéissance à ces lois, et que des considérations d'intérêt et les sentiments du devoir s'unissaient pour garantir que les citoyens des États-Unis ne compromettraient d'aucune manière la neutralité de leur pays dans la lutte où les grandes puissances de l'Europe étaient malheureusement engagées. »

Une note identique qui avait été adressée au département par M. Crampton, ministre d'Angleterre, a reçu la même réponse.

Le gouvernement américain, dans cette circonstance encore, a fidèlement observé ces principes revendiqués par la France et l'Angleterre, et affirmés par lui-même. Ainsi, en 1855, avant que la guerre n'eût éclaté, un grand constructeur de New-York, M. Webb, avait reçu du gouvernement russe la commande d'un navire de guerre ; ce navire, appelé le *Général Amiral*, était en cours de construction lorsque les hostilités com-

mencèrent, et les travaux furent interrompus jusqu'à la fin de la guerre.

Le 11 octobre 1855, M. Crampton, croyant qu'un navire, appelé *le Maury*, qui s'équipait à New-York, était destiné à devenir un corsaire russe, dénonçait ses soupçons au gouvernement fédéral. Le lendemain même, 12 octobre, l'attorney-général télégraphiait à New-York, au collecteur des douanes, de conférer avec l'agent anglais et de poursuivre, s'il y avait lieu. Le 15, le collecteur des douanes arrêtait le bâtiment au moment où il allait partir, et, quelques jours après, les alliés, ayant reconnu que leurs inquiétudes manquaient de fondement, retiraient leur plainte. La chambre de commerce de New-York se plaignit qu'aucune réparation ou excuse n'avait été faite à MM. A. A. Lowe frères, propriétaires du *Maury*, dans un document qui mérite d'être cité, parce qu'il émane d'une corporation considérable, représentant d'immenses intérêts commerciaux, et qu'il apprécie avec une juste sévérité les entreprises du genre de celles que le tribunal civil de la Seine est appelé aujourd'hui à juger. Ce document constatait « qu'aucune ré-« paration ou excuse n'avait été faite à A. A. Lowe frères pour l'ac-« cusation portée contre eux, accusation qui, *si elle avait été fondée*, « *les aurait rendus infâmes* (*which if true would have rendered them* « *infamous*), ni aux marchands de cette ville si faussement et si inju-« rieusement dénoncés. Les marchands de New-York, comme membres « du corps des marchands des États-Unis, soutiendront le gouvernement « pour faire pleinement respecter les lois de neutralité du pays. Nous « reconnaissons et adoptons et avons toujours regardé les actes des États-« Unis pour conserver leur neutralité comme obligatoires au point de « vue de la coutume et de l'honneur aussi bien que de la loi, et nous « dénonçons ceux qui les violent comme des perturbateurs de la paix « universelle, dignes d'encourir une animadversion universelle. »

Le président, dans le message qu'il communiquait quelques semaines plus tard au Congrès, rappelait ces principes en distinguant le commerce passif du commerce actif. « Les lois des États-Unis, disait-il, ne défendent pas aux citoyens de vendre à l'un ou à l'autre des belligérants des articles de contrebande de guerre, ou d'embarquer à bord de leurs vaisseaux de commerce des munitions de guerre ou des soldats pour les

transporter, et quoiqu'en agissant ainsi, le citoyen expose sa propriété ou sa personne à quelques-uns des risques de la guerre, ses actes n'impliquent pas une violation de la neutralité, ni ne compromettent pas le gouvernement. » Puis il ajoutait : « Quelque inquiétude qu'ait pu avoir l'un des belligérants que des corsaires ou des vaisseaux au service de l'autre belligérant puissent être équipés dans les ports de ce pays pour piller ses propriétés, il a été établi que toutes ces craintes étaient sans fondement. Nos concitoyens ont été détournés de *pareils actes ou de semblables projets par la bonne foi et le respect de la loi.* »

Les principes du droit des gens ne permettent donc pas de considérer la vente, à l'un des belligérants, de vaisseaux pouvant servir à faire la guerre, comme un acte de commerce passif et par conséquent licite. S'il en est ainsi, à plus forte raison toutes les transactions, qui se rattachent à la vente et à la construction de vaisseaux dont la forme seule suffit à révéler la destination guerrière, tombent-elles sous une prohibition plus radicale encore. Les *béliers blindés* ou les *monitors* par exemple, avant même qu'ils aient reçu des armes et des munitions, sont par eux-mêmes de terribles engins de guerre. La disposition de leurs machines est conçue de telle sorte, qu'ils peuvent inonder d'eau chaude le pont du navire ennemi, y projeter de la vapeur et y créer une confusion qui paralyse tous les efforts de la défense. En outre, leur éperon est à lui seul une menace redoutable pour les flancs d'un bâtiment construit dans les conditions ordinairement adoptées pour les navires de commerce, aussi est-il vrai de dire que, même sans artillerie, un bélier blindé a un caractère hostile évident et immédiat, qu'il est en mesure de chasser des mers dans lesquelles ils naviguent les bâtiments de commerce de la puissance contre laquelle il a été armé, et que toute transaction qui se rattache à la vente ou à la construction d'un de ces navires est un acte de commerce actif de contrebande de guerre et par conséquent illicite.

Tels sont les principes incontestables du droit des gens. Si maintenant nous appliquons ces principes aux actes de MM. Arman et consorts, nous devons reconnaître que les conventions intervenues entre eux et les agents confédérés appartiennent, au premier chef, au commerce actif de contrebande de guerre, qu'elles avaient pour but, si elles étaient

exécutées, de permettre aux insurgés de faire du territoire français une véritable base d'opérations hostiles contre les États-Unis, et de faire sortir de nos ports des expéditions prêtes à inquiéter immédiatement la marine marchande des États-Unis.

La condamnation de ces conventions par les principes du droit des gens suffirait à elle seule pour déterminer les tribunaux français à déclarer qu'elles étaient illicites, puisque ces principes, une fois leur existence bien et dûment constatée, ont force de loi dans tous les pays civilisés, et doivent y être appliqués alors même qu'ils n'ont pas été spécialement sanctionnés par une loi émanant des pouvoirs publics. Mais quand bien même les prescriptions du droit des gens ne seraient pas aussi formelles et aussi incontestables qu'elles le sont en réalité, les contrats souscrits par MM. Arman et consorts tomberaient encore sous les prohibitions positives de la loi française.

L'article 84 du Code pénal prévoit et punit d'une manière générale toute violation de la neutralité par nos nationaux. « Quiconque, y est-il dit, aura, par des actions hostiles non approuvées par le gouvernement, exposé l'État à une déclaration de guerre, sera puni du bannissement. » Toute infraction aux lois de la neutralité expose le pays sur le territoire duquel elle a été commise à une déclaration de guerre de la part du belligérant au préjudice de qui cette infraction a été commise, et les extraits de la *Correspondance diplomatique*, publiés à la suite de ce mémoire, montrent très-clairement les dangers que MM. Arman et consorts ont fait courir au maintien de la paix entre la France et les États-Unis.

L'illégalité des actes de MM. Arman et consorts est d'autant plus flagrante que le gouvernement français n'avait rien négligé pour se prémunir contre l'éventualité de dangers semblables, et qu'au début même de la guerre il avait solennellement rappelé à ses nationaux les devoirs de la neutralité par une déclaration impériale en date du 10 juin 1861, publiée au *Moniteur*. Cette déclaration, s'inspirant des principes déjà consacrés par l'article 84 du Code pénal qu'elle invoquait, prescrivait en général aux Français de « s'abstenir de tout fait qui, commis en violation des lois de l'empire ou du droit des gens, pourrait être considéré comme un acte hostile à l'une des deux parties et con-

traire à la neutralité que la France avait résolu d'adopter. » La déclaration ne se bornait pas à cette disposition générale, elle allait même jusqu'à spécifier quelques-unes des opérations qui devaient nécessairement être comprises sous la qualification d'actes contraires à la neutralité, et interdisait expressément à tout Français « DE CONCOURIR D'UNE MANIÈRE QUELCONQUE A L'ÉQUIPEMEMT OU A L'ARMEMENT D'UN NAVIRE DE GUERRE OU CORSAIRE DE L'UNE DES DEUX PARTIES. » La *Gazette des Tribunaux* du 12 juin 1861, dans un article de M. Duverdy, appréciait en ces termes la portée de la déclaration impériale :

« Après avoir indiqué, en rappelant l'ordonnance de 1861, les obligations que lui impose la neutralité dans une guerre maritime, l'Empereur signale aux sujets français les actes que leur interdit cette neutralité. La déclaration impériale s'exprime à cet égard avec une très-grande netteté. Elle réunit des dispositions éparses dans diverses lois sur les obligations qui résultent pour les citoyens de la neutralité de l'État. Plus simple dans la forme que beaucoup de déclarations de nations étrangères, elle est plus claire. Après l'avoir lue, il n'est pas un Français qui ne doive savoir les actes que le droit des gens et les lois de son pays lui permettent ou lui défendent. »

En présence des termes de cette déclaration, il faut bien reconnaître qu'aucune contestation sérieuse sur l'illégalité des opérations de MM. Arman et consorts n'est possible, que ces opérations étaient contraires à la neutralité, qu'elles exposaient la France à une déclaration de guerre de la part des États-Unis, et qu'elles tombaient sous l'application de l'article 84 du Code pénal et sous les prohibitions de la déclaration impériale du 10 juin.

Les contrats des 15 avril et 16 juillet 1863 sont donc illicites, et c'est ainsi qu'ils ont toujours été jugés par les organes les plus accrédités du gouvernement français, tels que MM. Drouyn de Lhuys, ministre des affaires étrangères, de Chasseloup-Laubat, ministre de la marine, et Rouher, ministre d'État. Ces ministres ont sagement déclaré, sous des formes diverses, du 15 septembre 1863 au 1er avril 1865, que ces contrats étaient contraires au droit des gens et à nos lois, que le gouvernement français mettrait tous ses soins à ce qu'ils ne fussent pas exécutés,

et leurs déclarations n'ont jamais été contredites par les parties intéressées. MM. Arman et consorts n'ont jamais protesté contre les accusations dont ils étaient l'objet à la tribune du Corps législatif, dans les actes officiels, ou dans la presse, et ont soigneusement évité d'élever à ce sujet un débat judiciaire.

Les contrats du 15 avril et 16 juillet 1863 ne sont pas seulement illicites parce qu'ils ont violé le droit des gens et les dispositions positives de la loi française, mais aussi parce qu'ils sont contraires à l'ordre public, comme empiétant sur les droits et prérogatives conférés par la constitution au chef de l'État. L'ordre public en effet est puissamment intéressé à ce que ces droits, ainsi réservés, ne puissent être exercés par de simples particuliers, qu'autant que l'exercice leur en a été régulièrement délégué. Or, parmi les droits réservés au chef de l'État figure celui de faire la guerre.

« Le président de la république, dit l'article 6 de la constitution du 14 janvier 1852, qui nous régit, est le chef de l'État, il commande les forces de terre et de mer, DÉCLARE LA GUERRE. » Il est inutile d'insister sur les graves considérations qui ont déterminé l'attribution exclusive, soit au chef de l'État, soit aux pouvoirs publics, de droits aussi importants pour l'avenir du pays.

Aucun citoyen ne peut donc, sans enfreindre l'article 6 de la constitution, et par conséquent sans porter une profonde atteinte à l'ordre public, participer à des opérations hostiles contre une puissance à laquelle non-seulement la guerre n'a pas été déclarée par le chef de l'État, mais qui est en relations de bonne amitié avec la France. MM. Arman et consorts, en s'engageant à fournir aux confédérés des navires de guerre, sont intervenus dans une guerre étrangère. Leur intervention constitue une véritable usurpation des droits du chef de l'État; elle a porté atteinte à l'ordre public; tous les contrats qui s'y rattachent sont donc sans cause licite aux termes de l'article 1133 du Code Napoléon.

L'illégalité des contrats des 15 avril et 16 juillet 1863 ainsi démontrée, il n'est pas douteux que les sommes d'argent remises à MM. Arman et consorts en vertu de ces contrats sont sans cause dans leurs mains et qu'ils en doivent la restitution aux États-Unis, propriétaires légitimes de

ces sommes. Tout avantage qui aura pu résulter pour les parties engagées dans ces contrats, soit des stipulations mêmes qui y ont été insérées, soit de l'exécution qui leur a été donnée, ne peut être maintenu et ne doit pas survivre aux conventions mêmes qui en étaient le principe. Ainsi, M. Émile Erlanger, par exemple, doit restituer aux États-Unis les commissions qu'il a perçues à raison des divers payements opérés par son entremise et sous sa garantie, puisqu'elles ont été le prix de sa participation à des négociations contraires aux lois françaises et à l'ordre public. MM. Arman, Voruz, E. Dubigeon, Jollet et Babin, et Mazeline, doivent aussi restituer toutes les sommes qu'ils ont reçues sans cause, et s'il était jugé qu'ils ont versé entre les mains d'agents confédérés, ayant capacité pour recevoir, une partie des sommes dont ils étaient les détenteurs sans titre légitime, ils ne pourraient être libérés que jusqu'à concurrence de leur remboursement, et devraient rapporter tous les bénéfices que, sous une forme ou sous une autre, l'opération a laissés dans leurs mains.

Les restitutions demandées par les États-Unis contre MM. Arman et consorts doivent comprendre l'intérêt légal des sommes reçues par eux du jour de l'encaissement desdites sommes.

Ces sommes, en effet, sont possédées de mauvaise foi par MM. Arman et consorts, puisqu'ils n'ont pu ignorer les vices de leur possession, et d'après les articles 549 et 550 du Code Napoléon, le possesseur de mauvaise foi ne fait jamais les fruits siens et doit les restituer au propriétaire légitime.

II

DOMMAGES-INTÉRÊTS.

En même temps qu'ils réclament contre MM. Arman et consorts la restitution des sommes que ceux-ci détiennent sans titre légitime, les États-Unis demandent aussi contre eux une condamnation de 2,800,000 francs à titre de dommages-intérêts.

Cette demande en dommages-intérêts se fonde sur l'article 1382 du Code Napoléon ainsi conçu :

« Tout fait quelconque de l'homme *qui cause* à autrui un dommage, oblige celui *par la faute* duquel il est arrivé à le réparer. »

Il résulte des termes de cet article que, pour qu'une action en dommages-intérêts puisse se fonder sur l'article 1382 du Code Napoléon, deux conditions sont nécessaires :

1° Il faut qu'un dommage ait été causé ;

2° Il faut que ce dommage soit imputable à la faute de celui ou de ceux à qui la réparation est demandée.

Or, dans l'espèce, il est facile de prouver que l'action intentée par les États-Unis contre MM. Arman et consorts remplit ces deux conditions.

D'abord le dommage existe, et les éléments principaux vont en être sommairement indiqués.

Les conventions si audacieusement conclues par MM. Arman et consorts avec les confédérés ont permis aux autorités insurrectionnelles d'espérer que l'heure de la reconnaissance de la Confédération par la France, et par suite d'une alliance intime avec elle, était prochaine, et de communiquer ces espérances à ceux qui s'étaient associés à leur rébellion. En effet, il était tout naturel de croire et de persuader que des opérations aussi importantes n'auraient pas été entreprises par des hommes revê-

tus d'un caractère public, et jouissant d'un grand crédit dans les régions officielles, sans l'autorisation tacite du gouvernement. Le peu de déférence avec laquelle MM. Arman et consorts se sont soumis aux injonctions des autorités françaises, la confiance qu'ils ont toujours témoignée dans de hautes sympathies, la prétention qu'ils affichaient de n'être après tout que les exécuteurs et les précurseurs d'une politique intéressée à demeurer occulte pendant quelque temps encore, étaient de nature à confirmer cette manière de voir. On rappelait tout haut que les choses s'étaient déjà passées de la sorte lors de la guerre de l'indépendance. Alors aussi, le gouvernement français ne s'était pas cru en mesure de prendre parti pour les colonies anglaises, dès le début de l'insurrection, mais il avait laissé faire et même encouragé ceux de ses nationaux, tels que Beaumarchais et Dubourg, qui avaient consenti à violer les devoirs de la neutralité en portant secours aux insurgés, et leurs actes, constamment désavoués, n'en étaient pas moins restés constamment impunis. Un semblable rôle semblait réservé à MM. Arman et Voruz. Agents occultes de leur gouvernement, comme leurs devanciers ils étaient désavoués, comme eux ils continuaient leurs opérations. La suite des événements a montré que le gouvernement français, cette fois, avait été calomnié, mais, pendant dix-huit mois, MM. Arman et consorts n'ont rien négligé de ce qui était nécessaire pour accréditer cette calomnie, qui, répandue dans les États du Sud, a certainement servi à prolonger la durée de l'insurrection. Les confédérés, convaincus de leur propre impuissance et de l'inégalité de leurs ressources, n'étaient plus soutenus à la fin d'une lutte inégale que par l'espérance d'une intervention étrangère.

Cette prolongation de l'insurrection a causé des dommages considérables aux États-Unis, et les actes de M. Arman ont contribué certainement à causer ces dommages.

Si le préjudice résultant de la prolongation de la lutte est certainement le plus grand, il n'est cependant pas le seul qu'aient éprouvé les États-Unis. Leur commerce maritime a beaucoup souffert des armements de vaisseaux de guerre qui se préparaient dans les ports de l'Europe, contrairement aux lois de la neutralité. Le développement de la marine marchande américaine a été paralysé, et un grand nombre d'armateurs amé-

ricains, voulant se soustraire aux menaces que faisaient peser sur eux les armements organisés dans les ports de Grande-Bretagne et de France, ont vendu leurs navires à vil prix à des négociants anglais. La dépêche suivante, adressée par M. Seward à M. Bigelow le 15 mars 1865, indique les proportions dans lesquelles cette diminution de la marine marchande des États-Unis s'est opérée.

« Monsieur,

« Il a été établi que le nombre des navires marchands américains, construits et armés aux États-Unis, et qui pendant l'année 1858 ont été nationalisés en Angleterre, était de 33, avec un tonnage de 12,684 tonnes, que le nombre de ces navires ainsi transférés en 1859 était de 49, et leur tonnage de 21,308 ; qu'en 1860 leur nombre était de 41 et leur tonnage de 13,683 ; qu'en 1861 leur nombre s'éleva à 126 et leur tonnage à 71,673 ; qu'en 1862 leur nombre atteignit 135 et leur tonnage 64,578 ; qu'en 1863 leur nombre n'était pas moindre de 348 et leur tonnage de 252,579; et qu'en 1864 ce nombre est tombé à 106 avec un tonnage de 92,052.

« Il appert donc de ces chiffres que, depuis le commencement de notre guerre civile jusqu'au 1er janvier dernier, le nombre de nos bâtiments marchands qui se sont fait nationaliser en Angleterre est de 715 ou environ. Nous ne savons pas quel est le nombre de ceux de nos bâtiments marchands qui ont cherché à s'assurer une sauvegarde en acquérant une autre nationalité que celle de la Grande-Bretagne, et par conséquent nous ne prétendons pas que quelques-uns d'entre eux aient agi de la sorte. Vous êtes invité à soumettre les chiffres ci-dessus à M. Drouyn de Lhuys, et à lui dire qu'ils doivent être considérés comme la démonstration de la grande perturbation et du grand dérangement apportés à notre commerce national, et que nous pensons que ce dérangement est la conséquence nécessaire et légitime, non pas de notre guerre civile, mais de l'intervention de corsaires pirates construits dans les ports anglais et qui en sont sortis contrairement aux lois du pays, aux traités et au droit des gens, pour porter la dévastation en pleine mer au

milieu de notre commerce, que les facilités que rencontrent ces corsaires, une fois qu'ils sont en mer, de commettre ces déprédations sont largement augmentées par la reconnaissance qui leur a été accordée du caractère de vaisseaux belligérants, reconnaissance qui leur a été attribuée, avec plus ou moins de réserve, dans les ports et les tribunaux du Royaume-Uni et de ses dépendances.

« Le gouvernement de la Grande-Bretagne s'est accordé avec celui de la France pour attribuer le caractère de belligérants à ces vaisseaux de pirates, dont il vient d'être fait mention. Je n'ai pas besoin de répéter ici que le président a toujours protesté à la fois contre le départ de ces vaisseaux de pirates des ports anglais et contre leur reconnaissance comme belligérants. En insistant encore une fois sur cette protestation, vous informerez M. Drouyn de Lhuys que dans l'opinion du gouvernement, toute excuse antérieure de la continuation de cette reconnaissance a maintenant cessé d'avoir son effet par le fait même de la soumission de tous les ports qui avaient été momentanément au pouvoir des insurgés. Le président, en conséquence, compte maintenant sur le gouvernement de l'Empereur pour éloigner effectivement tous les dommages dont il se plaint, autant que cela peut dépendre de la France, afin que dorénavant le commerce des États-Unis puisse se faire en paix et avec toute sécurité.

« Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur.

« William H. Seward. »

La même dépêche a été adressée (à Londres) à M. Charles-Francis Adams, *mutatis mutandis*.

Les fâcheux résultats constatés par ces documents officiels sont dus certainement en grande partie, et même pour la plus grande partie, aux faits qui se sont accomplis en Angleterre et à raison desquels d'importantes réclamations sont adressées en ce moment au gouvernement britannique par la voie diplomatique, mais il est évident que les actes de MM. Arman et consorts ont été pour quelque chose dans ces vives in-

quiétudes du commerce américain. Si ces actes n'avaient pas eu cette gravité, la correspondance diplomatique, si volumineuse et souvent si amère, échangée à leur sujet entre la France et les États-Unis, ne pourrait s'expliquer. Il résulte de cette correspondance que les préparatifs qui se faisaient à Bordeaux et à Nantes n'ont pas cessé de préoccuper le gouvernement des États-Unis; que cette préoccupation a duré jusqu'au mois d'avril 1865, c'est-à-dire plus de dix mois après que l'*Alabama* avait été coulé bas par le *Kearsarge* en vue de Cherbourg, et les faits accomplis, à la fin de février 1865, dans les eaux françaises, en vue de l'île d'Houat, prouvent que ces préoccupations étaient parfaitement fondées. MM. Arman et consorts ont incontestablement, pendant deux années, contribué à entretenir les inquiétudes qui ont paralysé la navigation sous pavillon américain et causé un grand tort au commerce des États-Unis.

Enfin, il y a lieu de signaler un dernier élément de préjudice. Pendant deux années le gouvernement américain a dû s'associer à la surveillance incessante que le gouvernement français exerçait sur les agissements de MM. Arman et consorts, et supporter les frais considérables qu'exigeait cette surveillance. En outre, il a été contraint d'envoyer dans les eaux françaises, à diverses reprises, des navires de guerre dont il avait le plus grand besoin pour maintenir le blocus du littoral des États insurgés, et qu'il lui a fallu remplacer à grands frais.

Il est donc constant que les actes de MM. Arman et consorts ont causé au gouvernement américain un préjudice réel, en contribuant à prolonger l'insurrection, à paralyser les opérations de la marine marchande américaine et en obligeant les États-Unis à une surveillance dispendieuse.

Ce préjudice est imputable à MM. Arman et consorts, car ils l'ont causé par leur *faute*, condition prescrite par l'article 1382 pour que la réparation puisse leur en être demandée, et sans laquelle elle ne pourrait être demandée. Si MM. Arman et consorts avaient causé ce préjudice, par des actes qu'ils avaient le droit de faire, ils ne seraient pas en faute, et les États-Unis ne trouveraient pas dans l'article 1382 du Code Napoléon la base d'une action en dommages-intérêts contre eux. Ainsi, en admettant que M. Arman eût causé un préjudice aux États-

Unis, lorsque, en sa qualité de député au Corps législatif, il a demandé au gouvernement d'intervenir dans la guerre, soit en proposant une médiation qui n'avait d'*amicale* que la qualification qu'il lui donnait, soit en demandant que la validité du blocus ne fût pas reconnue, comme il agissait dans la limite de ses droits, aucune réparation judiciaire ne pourrait être poursuivie contre lui. Mais comme négociant, comme armateur, M. Arman n'avait pas les mêmes immunités, il était tenu de respecter le droit des gens, les lois françaises, les avertissements du gouvernement ; il n'a tenu aucun compte de tout cela, il a agi sans droit, il est en faute avec tous ceux qui se sont associés sciemment à ses entreprises, et cette faute doit être réparée par eux tous.

Vainement les défendeurs, reproduisant le système sur lequel ils s'efforcent déjà, nous l'avons vu, de baser une sorte d'exception d'incompétence, prétendent-ils, dans leurs conclusions, que le gouvernement français serait seul fondé à se prévaloir contre eux de la violation de nos lois. Une pareille prétention est inadmissible, car elle est condamnée par le principe général de l'article 1382, principe qui autorise, sans distinction de nationalité, quiconque a éprouvé un préjudice par la faute d'autrui, à poursuivre judiciairement la réparation civile de ce préjudice. Or, comme aucune loi spéciale ne déroge à ce principe général et ne dénie à aucun gouvernement étranger l'action qui, en cette matière, est ouverte à un simple particulier français ou étranger, la fin de non-recevoir proposée par les défendeurs manque de base légale et doit être écartée comme défense, au fond, d'une manière aussi péremptoire que comme exception d'incompétence.

Maintenant, à quelle somme les dommages-intérêts dus aux États-Unis doivent-ils être évalués ? Le tribunal appréciera et n'hésitera pas à reconnaître que la somme de 2,880,000 fr., réclamée à ce titre, n'a rien d'exagéré.

Les dommages-intérêts sont réclamés solidairement contre tous les défendeurs. Il est de jurisprudence constante, en effet, que les condamnations en dommages-intérêts, prononcées par les tribunaux civils contre les coauteurs d'un même délit civil en vertu de l'article 1382 du Code Napoléon, doivent être solidaires.

L'importance de la décision que les États-Unis sollicitent de la justice française sur les diverses questions qui viennent d'être examinées est évidente, et le jugement du tribunal, quel qu'il puisse être, constituera certainement une autorité considérable et un précédent d'une grande valeur.

Le gouvernement des États-Unis est resté jusqu'ici fidèle aux principes, si vigoureusement revendiqués par les pères de la grande et libre république américaine, Washington et Jefferson, contre les agents de la Convention française, si nettement affirmés dans l'acte du 28 avril 1819 et si scrupulement observés pendant la guerre du Texas et celle d'Orient. Les tribunaux américains ont contribué, pour leur part, à assurer le respect des devoirs de la neutralité tels qu'ils découlent des principes du droit des gens et des traités, par l'impitoyable sévérité avec laquelle ils ont refusé leur sanction à tout contrat conclu en violation de ces principes et des traités[1]. Mais il ne faut pas se dissimuler que les infractions aux lois de la neutralité commises dans ces dernières années au préjudice des États-Unis par des nationaux français et anglais ont excité une vive irritation en Amérique, que cette irritation est loin d'être apaisée, et qu'elle a eu pour conséquences des propositions faites à diverses reprises au Congrès, à l'effet de rappeler purement et simplement les lois qui interdisent tout acte contraire à la neutralité. Ces propositions ont été, il est vrai, constamment écartées, mais ces échecs n'ont pas découragé leurs auteurs qui, certainement, n'hésiteront pas à les reproduire. Le gouvernement réussira d'autant mieux à les faire rejeter, au moins en ce qui concerne la France, qu'il lui sera possible d'établir que les actes qui ont fait grief au peuple des États-Unis ont été condamnés par la justice française, que les sommes qui appartenaient à cette nation amie lui ont été restituées, et que ceux de nos nationaux qui lui avaient causé un préjudice, n'ont pu trouver dans leur crédit le moyen d'échapper aux condamnations qu'ils devaient encourir.

Les intérêts de la justice sont ici, d'ailleurs comme toujours, en accord parfait avec ceux de la politique. La France peut à son tour être engagée

[1] Voir page 209 l'arrêt de la Cour suprême des États-Unis dans l'affaire Kennett et autres contre Chambers.

dans une guerre maritime, et avoir à compter avec la neutralité des États-Unis. Quel ne sera pas dans ce cas l'avantage de sa situation, si, lorsqu'elle réclamera, comme elle l'a déjà fait, le respect des lois de la neutralité et du droit des gens, elle peut faire valoir les gages qu'elle a donnés elle-même de ce respect !

A l'appui de cette dernière considération, les soussignés ne croient pouvoir mieux faire que de reproduire les lignes suivantes adressées, le 21 novembre 1863, à M. Dayton, alors ministre des États-Unis à Paris, par l'homme d'État éminent qui a dirigé avec tant de succès la politique extérieure des États-Unis.

« Le gouvernement des États-Unis, écrivait M. Seward, nie, dans l'intérêt du commerce des neutres et de la paix des nations, que de telles pratiques puissent être tolérées. Les gouvernements de la France et de l'Angleterre nous paraissent, au contraire, y donner leur assentiment. Quelle est celle des deux politiques qui servira de précédent pour les guerres futures ? Il est désirable et urgent que cette question soit maintenant résolue. La France fait la guerre au Mexique, et, pratiquement parlant, elle a fermé les ports de cette république. Consentirait-elle à ce que nous suivions ses propres précédents dans l'affaire de la *Florida* et plus spécialement dans celle de la *Georgia?* Il est vrai que nous sommes trop exclusivement absorbés dans notre guerre civile pour permettre à nos constructeurs maritimes et à nos fabricants d'armes de devenir les constructeurs et les fabricants d'armes des ennemis de la France. Il est vrai que cette guerre n'a pas encore abouti à la suppression de l'insurrection, et que la France peut penser qu'elle n'aura pas cette heureuse issue. Mais ce ne sont là que des conjectures sur les chances de la guerre.

« Or est-il raisonnable d'avoir la certitude que non-seulement nous ne reconquerrons pas la paix intérieure dans une année, mais que dans ce temps l'Europe sera tout à fait au repos et à l'abri des commotions des guerres civiles ou internationales ? *Si, contrairement à ces appréciations, nous réussissons à nous délivrer des calamités de la guerre et que ces calamités viennent fondre sur l'Europe, est-il un homme d'État en Europe qui puisse croire que des citoyens des États-Unis, cédant à de fâ-*

cheuses inspirations, ne revendiqueraient pas le droit d'agir d'après les règles que les puissances maritimes ont observées vis-à-vis de nous, quand les rôles étaient renversés? Le gouvernement américain ne conçoit pas des espérances trop hâtives sur l'issue prochaine de notre guerre civile. Il n'espère ni ne désire et n'attend pas que la paix de l'Europe soit troublée. Mais il croit que LE TEMPS, DANS SA COURSE, APPORTE DES ÉPREUVES A TOUTES LES NATIONS, CHACUNE A LEUR TOUR, et il demande, au nom de la paix et de l'humanité, que la politique des États maritimes soit enfin basée sur des principes simples et d'une application universelle. »

Fait et délibéré à Paris, le 5 novembre 1867.

BERRYER, ancien bâtonnier.

HENRY MOREAU, avocat à la Cour impériale de Paris.

E. CARON, avoué près le tribunal civil de la Seine.

PIECES JUSTIFICATIVES

DOCUMENTS

RELATIFS AUX AFFAIRES ÉTRANGÈRES

ACCOMPAGNANT LE MESSAGE ANNUEL DU PRÉSIDENT

POUR LA 1re SESSION DU 38e CONGRÈS (4 DÉCEMBRE 1863).

Washington, imprimerie du gouvernement, 1864.

N° 349.

M. DAYTON A M. SEWARD

(Traduction.)

Paris, 11 septembre 1863.

Monsieur, j'ai appelé ce matin l'attention de M. Drouyn de Lhuys sur l'ensemble des preuves qui établissent que quatre vaisseaux au moins, si ce n'est cinq, se construisent, dans les chantiers de Bordeaux et de Nantes, pour les confédérés. Cet ensemble de preuves est le même qui vous a été transmis du consulat à Paris et auquel je me référais dans ma dépêche n° 344. C'est, à mon avis, concluant quant aux faits incriminés. M. Drouyn de Lhuys manifesta une très-grande surprise, et je ne doute pas qu'il ne fût réellement très-surpris. Il me remercia d'avoir signalé à sa sollicitude une affaire dont il reconnaissait pleinement

l'importance. Il me demanda la copie des documents originaux, et dit qu'il allait à la fois s'enquérir des faits et des prescriptions de la législation française sur la matière, et qu'il m'informerait de ce qui devrait être fait.

Il me semble que leur attitude dans cette circonstance nous offrira une occasion favorable pour apprécier leurs intentions futures. Quant aux dispositions que la loi peut contenir à ce sujet, c'est là, je le crains chose qui importe peu. Si l'on veut conserver de bonnes relations avec notre pays, la construction ou, tout au moins, l'armement et la sortie de ces bâtiments seront interdits, si au contraire on veut rompre avec, nous, on les laissera partir.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur.

W. L. Dayton.

N° 350.

M. DAYTON A M. SEWARD

(Traduction.)

Paris, 24 septembre 1863.

Monsieur, j'ai l'honneur de transmettre, ci-incluse à votre département, la copie d'une dépêche que j'ai adressée à M. Drouyn de Lhuys le 22 courant, relativement aux bateaux en cours de construction et aux armements et aux projectiles qui se confectionnent en même temps à Bordeaux et à Nantes pour les rebelles du Sud.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur.

W. L. Dayton.

M. DAYTON A M. DROUYN DE LHUYS

(Traduction.)

Paris, 22 septembre 1863.

Monsieur, conformément à la demande de Votre Excellence, j'ai l'honneur de vous transmettre les copies qui m'ont été remises de la correspondance originale dont je vous ai lu la traduction vendredi dernier.

La lettre n° 1, sous la date du 10 juin dernier, de M. Arman de Bordeaux (un des membres de la chambre des députés), à M. Voruz (fondeur à Nantes), est très-importante, car elle établit le fait positif d'un payement de 720,000 francs par M. Bullock (capitaine dans la marine rebelle et son agent, pour la construction et l'achat des vaisseaux) à titre de premier à-compte sur deux navires d'une force de 400 chevaux qu'il construit, dit-il, pour les États confédérés en même temps que M. Voruz fait construire par MM. Jollet et Babin et Dubigeon ceux qui lui ont été commandés. La réclamation que la lettre conseille de faire au capitaine Bullock pour rentrer dans la somme payée à M. Erlanger (dont la maison, vous voudrez bien vous le rappeler, négocie l'emprunt du Sud de 3 millions), à titre de garantie du payement de ces vaisseaux, etc., explique l'ensemble de l'opération. Ainsi nous avons la preuve de l'existence du contrat, des termes de payement, du mode de garantie [1].

Votre Excellence remarquera que, d'après la demande de M. Arman au ministre, en date du 1er juin 1863, afin d'être autorisé à armer ces quatre navires, le commencement de la construction remontait au 15 avril dernier.

La lettre n° 2 de J. Voruz à son fils Antoine, datée du 14 juillet dernier, dit que le capitaine Bullock, Arnoux, ainsi que M. Erlanger, sont

[1] Cette lettre est à la page 12 du Mémoire.

partis la veille pour Bordeaux; mais M. Voruz craint « qu'ils ne soient dans l'obligation de traiter avec Arman pour les navires blindés. » D'après les dates indiquées dans cette lettre, il est évident que ces navires doivent s'ajouter aux premiers dont il a été d'abord question plus haut, et qu'il doit en être de même de la petite chaloupe de M. Erlanger dont il est fait mention.

La lettre n° 3 est la dernière lettre de M. Voruz aîné à son fils Antoine, à la date du 17 juillet. Il dit qu'il avait reçu le même jour une lettre d'Arnoux, l'un de ceux qui avaient fait le voyage à Bordeaux dont il vient d'être question, et d'après laquelle Arman venait « de signer le marché pour deux canonnières blindées de 300 chevaux de force pour 2 millions chaque. » Ces bâtiments s'ajoutent aux quatre bâtiments ci-dessus indiqués. Les dernières lignes de la lettre montrent que les deux canonnières étaient déjà en construction chez M. Arman.

Ces lettres donnent aussi des informations très-complètes sur d'autres points. Elles sembleraient établir que les fonderies de M. Voruz aîné sont engagées dans la fabrication sur une grande échelle des affûts, canons, boulets et bombes pour le soi-disant gouvernement confédéré. Quelques-uns de ces objets sont fabriqués pour le compte de ce soi-disant gouvernement par l'intermédiaire de M. Blakeley (de Londres), qui lui a fait de considérables fournitures d'artillerie; les autres sont expressément destinés à l'armement des quatre navires en question.

Les lettres n° 5 de M. Arman au ministre de la marine, et n° 8 et n° 9 de M. Voruz au même ministre, et la réponse du ministre n° 10, prouvent que ce contrat a pour objet de fournir directement des armes aux confédérés. Il n'y a pas même de palliatif ni d'excuse à invoquer que c'est le commerce ordinaire entre un fabricant et son client, simple particulier. C'est un aide direct et un secours à des États en rébellion. Quelque discussion qui ait pu s'élever dans d'autres circonstances sur les droits ordinaires du commerce des particuliers, on n'a jamais prétendu, à ma connaissance, que des neutres ou un gouvernement neutre puissent légalement fournir des armes à un belligérant sans violer la neutralité.

Dans les circonstances actuelles, il semblerait que ce sont les rensei-

gnements si extraordinairement faux, donnés sur le caractère et la destination de ces vaisseaux, qui ont positivement décidé le gouvernement français à autoriser la fabrication de ces armes et l'armement de ces navires, et que, sur sa demande, M. Voruz, le fondeur, a été autorisé à visiter la manufacture du gouvernement à Ruelle, et tout son outillage, afin qu'il pût trouver tout le concours qui lui était nécessaire pour mener à fin ses projets. (*Voy.* les lettres n° 8 et n° 10.)

Il semblerait aussi, d'après ces lettres, que des quantités considérables d'armes et de projectiles, sur la fourniture desquels on est tombé d'accord, sont déjà fabriqués, mais sont encore sous la juridiction et le contrôle du gouvernement français. Il y a à tout moment sujet de craindre que ces armes et projectiles ne soient expédiés, et que ceux mêmes qui sont destinés à l'armement des quatre navires ne soient immédiatement transportés dans un autre endroit, aussitôt que l'affaire sera ébruitée.

Je demande donc respectueusement que l'autorisation d'armer lesdits navires, accordée par le ministre de la marine, soit retirée, et que la fabrication d'armes et de projectiles à laquelle je me suis référé plus haut soit arrêtée ; que là où cette fabrication est achevée, les livraisons soient empêchées ; enfin, que le gouvernement français prenne les mesures qui lui paraîtront les mieux calculées pour arrêter la construction ou la sortie desdits navires.

Dans notre entretien, Votre Excellence a eu la bonté de me dire qu'elle voudrait bien examiner immédiatemeut la législation française sur cette matière. Je suis heureux, en me reportant à la proclamation de Sa Majesté l'Empereur, datée du 10 juin 1861 et publiée au *Moniteur* du 11, d'y trouver l'exposé complet de cette législation que je me permets de signaler à votre attention. Dans cette proclamation, Sa Majesté a déclaré sa résolution de garder une stricte neutralité dans la lutte entre le gouvernement de l'Union et les États qui avaient entrepris de former une confédération séparée.

Au troisième paragraphe de cette déclaration, il est dit : « Il est interdit à tout Français de prendre commission de l'une des deux parties pour armer des vaisseaux en guerre ou d'accepter des lettres de marque pour faire la course maritime, ou de concourir d'une manière quel-

conque A L'ÉQUIPEMENT OU A L'ARMEMENT D'UN NAVIRE DE GUERRE OU CORSAIRE de l'une des deux parties. »

La cinquième section déclare que tous ceux qui violeront ces défenses et ces recommandations, seront poursuivis, s'il y a lieu, suivant certaines lois et certains articles du Code pénal.

Je prends la liberté de faire remarquer respectueusement à Votre Excellence que des actes tels que ceux qui résultent de la correspondance à laquelle je me refère, sont la violation directe de la lettre et de l'esprit de la proclamation du 10 juin 1861.

Agréez, monsieur, les assurances de la haute considération avec laquelle j'ai l'honneur d'être votre obéissant serviteur,

WILLIAM L. DAYTON.

ANNEXE N° 1.

M. VORUZ AINÉ A M. ANTHONY VORUZ

Paris, le 14 juillet 1863.

Mon cher Anthony,

Le capitaine Bullock et Arnoux sont partis hier pour Bordeaux, ainsi que M. Erlanger. Je crains bien qu'ils soient dans l'obligation de traiter avec Arman pour les navires blindés. Peut-être peut-on craindre qu'Arman ne fasse des propositions à M. Erlanger pour sa petite chaloupe.

Mais ne t'arrête pas à mes inquiétudes ; continuez à faire des plans bien faits et ayant bonne mine, et comme il pourrait se faire que Bullock et Arnoux se rendent à Nantes, en revenant de Bordeaux, tenez-vous prêts à les recevoir, et si je suis prévenu à temps de leur arrivée à Nantes, je partirai pour vous aider à les recevoir. Ainsi donc, ne m'envoyez pas ces dessins avant que je ne le demande.

Comme je l'ai annoncé par dépêche, l'affaire avec Blakeley est faite et très-bonne, surtout avec la fourniture des 200 boulets par pièces.

Le marché est ferme pour 48 pièces, mais le marché est fait d'une manière qui nous assure la fourniture exclusive de tout ce qui pourra être exécuté en France.

Le courrier me presse, et je suis obligé de m'arrêter. Voici le prix de base de l'atelier :

La fonte.	700	fr. la tonne.
Le fer forgé.	2,000	—
L'acier.	2,000	—
Le bronze.	5,000	—

Les 48 pièces de 30 sont vendues, la pièce, à Bullock, 7,000 francs,

Nous donnerons sur ce prix à Blakeley 10 pour 100 sur ce chiffre, soit 700 francs. Le reste, c'est-à-dire la différence entre notre prix d'atelier et les 6,300 francs, sera partagé moitié pour Blakeley, et l'autre moitié des bénéfices se partagera entre Arnoux et nous.

Les boulets nous sont toujours payés 40 francs les 70 kilogrammes, et nous ne devrons rien à Blakeley.

Tâche que Létersmann m'envoie surtout la pièce qui constate que l'affaire Perrier a été signifiée à Gache. Si d'autres pièces sont prêtes, qu'il me les envoie également.

Bien des choses à tout le monde, et dis à ta mère que je me porte bien et annonce-lui cette bonne affaire.

Tout à toi.

Signé : J. Voruz aîné.

J'ai le plan de la machine à rainer les canons.

ANNEXE N° 2.

M. VORUZ FILS A M. VORUZ PÈRE

Nantes, 15 juillet 1863.

Mon cher père,

J'ai reçu ta lettre de ce matin. Tous ces messieurs étant partis pour Bordeaux, je crains bien que l'affaire batterie soit coulée. Il est possible que, n'étant pas sur les lieux, je voie de travers. Mais je pensais que cette affaire aurait pu se traiter comme la première, c'est-à-dire trouver ou écrire à Arman, et lui dire : *Nous partagerons par la moitié, car enfin nos dessins étaient prêts hier, et, par conséquent, nous étions dans l'affaire aux mêmes titres qu'Arman. D'ailleurs, de toute façon, il était indispensable qu'Arman eût une portion de l'affaire « pour les autorisations de sortie.* » Maintenant, s'il n'est enfin pas possible d'avoir une portion des bateaux, il faut absolument qu'Arman te donne quelques machines. Je crois qu'en le chauffant, il peut difficilement s'y refuser. Quand nous serons là, nous avons tous les éléments pour faire notre prix de revient bien exact. Maintenant, je crois qu'il faut s'arranger avec Arman pour que Bullock, s'il ne vient pas à Nantes, repasse par Paris en revenant de Bordeaux, parce qu'alors nous irons l'y trouver dessins en mains.

Tu me dis dans ta lettre que tu as traité les canons ; mais as-tu traité aussi les affûts? Ensuite tu as traité les boulets ; mais quel est leur mode de payement? Et puis ces bombes, étant pour les canons des quatre bâtiments, elles devront recevoir à Nantes leurs fusées, leurs ailettes. Est-ce que ce sera nous qui garnirons ainsi ces obus et y a-t-il un prix de convenu pour cela ou sera-ce l'Anglais qui nous fournira ailettes et fusées, et alors, dans ce cas, combien nous payera-t-on pour leur pose sur les obus?

L'Anglais t'a-t-il donné l'adresse où expédier les 5,000 projectiles faits, et la manière de tirer sur lui?

Puis ces obus sont-ils en tout semblables aux 5,000 déjà faits?

Il faudrait qu'il signe le dessin de canons que tu as, en l'approuvant. Il faudrait qu'il nous donne ensuite dessus les indications nécessaires qu'il nous avait promises, à savoir : le diamètre *exact* du canon extérieurement et celui *exact* des rondelles, *acier intérieur*, ces deux diamètres devant être fixés par l'inventeur par rapport à la retraite, ces cercles étant entrés à chaud.

Ci-inclus la liste des prix pour matériel chemins de fer pour l'Italie (affaire Lavaur).

J'ai fait ta commission à Petermann.

Maintenant, je vais te donner mon opinion sur l'affaire boulets et canons.

1° L'affaire boulets a été arrangée avec Arnoux telle que : il a partagé avec nous le bénéfice au-dessus de 27 francs ; il n'y a donc rien à dire, et cependant cela lui fait en définitive 16 pour 100 de commission.

En effet, 40 francs prix de vente — 27 francs = 13 fr.

$\frac{13}{2} = 6,5$, commission pour Arnoux ;

Et 6,5 de boni pour nous.

Or, le prix de vente étant 40 francs, on peut dire : 6,5 : 40 : : X : 100.

X = 16. Or, Arnoux a 16 pour 100 sur les obus, ce qui est loin d'une commission de 3 ou 5 pour 100.

2° L'affaire Arnoux me fait, à moi, l'effet d'un gaspillage remarquable sur les deniers de l'acheteur. Mais une chose frappe surtout, c'est l'énormité des commissions des tiers, commissions qui égalent et surpassent non-seulement la nôtre, mais aussi notre gain comme constructeurs, et cependant c'est *nous qui avons tout l'embarras et les responsabilités*. Voilà pourquoi je trouve notre part insuffisante relativement aux autres, ce qui n'empêche pas que ce soit une bonne affaire pour nous. Voici quelques chiffres :

Un canon se compose de :

Fonte, 2,632^{k},0, à 0,70	1,842^{f} 40
Acier, 640 ,0, à 2,00	1,280 00
Fer, 10 ,5, à 2,00	21 00
Prix d'atelier concédé pour un canon. .	3,143^{f} 40

Or, le prix de revient que nous avions fait montait à 3,160 francs. Tu vois donc que le prix d'atelier concédé est à très-peu de chose près le nôtre ; c'est donc bon.

Or, le prix vendu à Bullock est.	7,000 fr.
Blakeley prend d'abord 10 pour 100, soit. . .	700

7,000 — 700 = 6,300^{f} 00
6,300 — 3,143.40 = 3,156 60
(prix d'atelier)

C'est cette différence de 3,156^{f} 60 dont Blakeley prend la moitié, soit..	1,578^{f} 30
Arnoux un quart	789 15
Et nous l'autre quart.	789 15
Ce qui nous fait en définitive une commission de 789^{f} 15 × 48 =.	37,879 20
Puis pour Arnoux la même chose, soit. . .	37,879 20
Puis pour Blakeley (1,578^{f} 30 × 700) × 48 =	109,358 40

Ce sont les deux chiffres d'Arnoux et de Blakeley que je trouve formidables par rapport à nous constructeurs.

Car en ramenant en centièmes, Blakeley prend 52 pour 100, et sur l'affaire qui nous reste, après que Blakeley a enlevé ses 52 pour 100, Arnoux prend 16 pour 100. L'affaire est faite, il n'y a donc pas à revenir ; seulement, c'est là l'effet que j'ai éprouvé.

Il faudrait, pendant que tu es à Paris, te procurer un ciseleur pour un an pour toutes nos statues. Tu sais qu'il n'est pas besoin d'un ciseleur n° 1.

Je te serre la main.

ANTHONY.

Les pièces Gache sont encore à l'enregistrement. Nous te les enverrons demain, si nous ne les avons que demain matin ; mais peut-être les aurai-je ce soir, alors Perregault te les portera.

Je t'envoie les prix pour matériel chemin de fer. Ces prix sont très-bas ; traite donc plus haut si c'est possible. De plus, ces prix ne comportent pas les droits d'entrée pour l'Italie, que nous n'avons jamais pu savoir exactement. Ils seraient donc en plus. Le drawback est tout déduit.

ANNEXE N° 3.

M. VORUZ PÈRE A M. VORUZ FILS

Paris, 17 juillet 1863.

Mon cher Anthony,

Je ne te parle plus de l'affaire canon et boulets, elle est faite. Cependant, je te dirai que nous ne devons les boulets que comme les autres. Si nous faisons du travail, nous demanderons payement avant d'exécuter pour ce que nous devrons faire en dehors de ce que nous avons fait sur les 5,000 que nous exécutons.

Je me suis réservé la fourniture des affûts, si le prix nous convient, et pour bien apprécier ce prix, M. Blakeley va nous envoyer un affût en nature.

Le payement de cette fourniture se fera, pour la première traite, au 17 octobre, pour 6,035 livres, c'est-à-dire 150,875 francs, ce qui forme environ le tiers de la fourniture. Je vais m'entendre avec lui pour le deuxième tiers ; le troisième se fera en livrant.

Les boulets que nous allons faire sont en tout semblables aux 5,000 que nous venons d'exécuter. Ne les fais pas commencer de suite.

Nous allons tirer de suite à six semaines pour le montant des 5,000 boulets qui doivent être dans ce moment-ci exécutés. Donne-moi par retour du courrier leur poids, si tout n'est pas encore terminé ; l'on

peut, malgré cela, me donner un poids tellement approché que cela suffit.

Si M. Blakeley est encore à Paris, je lui ferai accepter les traites, comme je vais le faire aujourd'hui pour les 150,875 francs dont je te parle d'autre part. Il désire que nous gardions ces 5,000 projectiles à Nantes jusqu'à nouvel ordre de sa part.

Le dessin du canon est signé par lui.

Il nous donnera plus tard les indications de détail.

Je suis complétement de ton avis sur ce que tu appelles le gaspillage de commission; mais il fallait commencer comme cela, et en définitive l'affaire est excellente, surtout lorsque l'on y comprend les 9,600 boulets, et je suis bien aise de te dire que je suis convaincu que cette affaire aura des suites qui nous seront profitables.

Le prix des canons ne comporte que le canon seul, mais complet, avec lumière percée et mire.

Je reçois aujourd'hui une lettre d'Arnoux, de Bordeaux, qui me dit qu'Arman vient de signer le marché pour deux canonnières blindées de 500 chevaux de force, pour 2 millions chaque. Il me prie de l'attendre à Paris, où il ne sera de retour que dimanche soir, par la raison qu'il est allé à Rive-de-Gier chez Petin et Gaudet avec Bullock.

Il faut donc m'envoyer les plans de Dubigeon et les instructions nécessaires pour ébaucher cette affaire. Il faut tâcher que Dubigeon fasse connaître le prix qu'il demande pour son navire. Puis tu me donneras en même temps celui que tu supposes pour la machine.

Il va sans dire que tu vas m'envoyer en même temps le plan du petit bateau Erlanger. (Il ne faut pas dire à Dubigeon qu'Arman a vendu 2 millions chaque canonnière.)

Il faut que Dubigeon et toi vous vous teniez prêts à partir pour Paris aussitôt que je vous préviendrai. Il faut également me dire de suite quelle quantité nous pourrions traiter, et si Jollet et Babin seraient décidés à en construire. Tâche de me dire cela par retour du courrier ou au plus tard pour dimanche, puisque je dois causer avec Arnoux dimanche soir.

N'oublie pas de donner connaissance de ma lettre à ta mère, car je lui

avais annoncé mon arrivée pour cette semaine, tandis que je ne sais plus au juste quand je partirai de Paris.

Soigne ton rhume, et n'oublie pas de m'envoyer de suite les plans et les détails que je te demande. Ci-inclus une lettre d'Arnoux, qui indique l'avancement des deux bateaux qu'Arman construit.

Tout à toi.

Signé : J. Voruz aîné.

ANNEXE N° 4.

M. VORUZ AINÉ
A S. E. LE MINISTRE DE LA MARINE ET DES COLONIES

Paris, 15 juillet 1863.

Excellence,

Par votre lettre en date du 6 juillet dernier, vous avez bien voulu m'autoriser à exécuter dans mes usines de Nantes les canons nécessaires à l'armement de quatre navires, dont deux sont en construction à Bordeaux dans les chantiers de M. Arman, et deux dans les chantiers de Nantes.

Comme vous le savez, monsieur le ministre, au début d'une fabrication de ce genre, il est de difficulté de ne pas faire des erreurs qui se traduisent par des pertes quelquefois assez considérables, et ces écoles se font surtout dans l'organisation de l'outillage nécessaire à la fabrication.

Connaissant votre désir de seconder l'industrie française en tout ce qui vous est possible de faire pour elle, je viens solliciter de votre extrême bienveillance un mot d'introduction pour visiter votre établissement de Ruelle et les principaux outils qui servent à cette fabrication.

Les canons que je construis seront exécutés suivant le système de M. Blakeley (de Londres).

Recevez, etc.

Signé : J. Voruz.

ANNEXE N° 5.

DU MÊME AU MÊME

29 juillet 1863.

Je viens, conformément à l'ordonnance royale du 12 juillet 1847, vous demander l'autorisation d'exécuter dans mes usines de Nantes les 48 canons de 30 qui doivent être placés sur les quatre bâtiments qui vous ont été désignés par M. Arman, dans la lettre qu'il a eu l'honneur de vous écrire à la date du 1er juin dernier.

Chaque canon serait muni de 200 obus cylindro-coniques et de tous les accessoires d'armement qui leur sont nécessaires. Ces canons seront en fonte de fer, frettés en acier.

Les fusions se feront, soit au fourneau à réverbère, soit au fourneau à la marche ; le moulage sera fait en sable d'étuve.

Ci-inclus le plan coté des bouches à feu.

Je prie Votre Excellence de vouloir bien agréer mes salutations respectueuses.

Signé : VORUZ.

ANNEXE N° 6.

S. E. M. LE MINISTRE DE LA MARINE A M. VORUZ AINÉ

MINISTÈRE DE LA MARINE.

Paris, le 1er août 1863.

Monsieur,

Par votre lettre du 29 du mois dernier, vous me demandez l'autorisation qui vous est nécessaire, aux termes de l'ordonnance du 12 juil-

let 1847, pour fabriquer, dans vos usines, 48 bouches à feu de 30, rayées et frettées, système Blakeley, destinées à l'armement de quatre navires actuellement en construction dans les ateliers de MM. Arman (de Bordeaux), Jollet et Babin, et Dubigeon (de Nantes).

Je vous accorde cette autorisation, et quand les bouches à feu, qui devront être conformes au plan que vous m'avez communiqué, seront achevées, vous voudrez bien m'en donner avis, afin que je puisse faire procéder à l'épreuve prescrite par les articles 5, 6 et 7 de l'ordonnance précitée.

Vous devrez prévenir en temps utile M. le préfet de la Loire-Inférieure de l'achèvement de cette artillerie, et lui demander des instructions au sujet de son envoi à destination.

Je vous accorde également l'autorisation que vous sollicitez, par votre lettre du 15 juillet, de visiter la fonderie de Ruelle, et je donne des ordres au directeur de cet établissement, afin que vous y trouviez toutes les facilités désirables pour étudier avec profit les procédés de fabrication en usage dans la marine.

Recevez, monsieur, l'assurance de ma parfaite considération.

Signé : Comte P. DE CHASSELOUP-LAUBAT.

N° 409.

M. SEWARD A M. DAYTON

(Traduction.)

DÉPARTEMENT D'ÉTAT.

Washington, 1er octobre 1863.

Monsieur, M. Bigelow, consul des États-Unis à Paris, m'a envoyé des copies des documents qu'il m'annonce vous avoir remis, et qui semblent démontrer que plusieurs béliers cuirassés sont construits, armés et

équipés dans les ports français d'où ils doivent sortir pour faire la guerre contre les États-Unis.

M. Bigelow m'informe en outre que vous examinez le meilleur parti que vous croyez devoir tirer de ces preuves, et que ce département sera promptement averti de vos démarches.

Je m'empresse de vous dire que le mode et la forme de ces démarches sont entièrement laissés à votre discrétion, et le Président pense que vous n'avez pas perdu de temps pour porter cette affaire à la connaissance de M. Drouyn de Lhuys, et réclamer l'intervention effective du gouvernement pour empêcher le départ de l'expédition hostile.

. . . .

J'attends avec la plus vive sollicitude le rapport de vos démarches relativement à cette nouvelle et quelque peu surprenante intrigue. Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur.

William H. Seward.

N° 360.

M. DAYTON A M. SEWARD

(Traduction.)

Paris, 8 octobre 1863.

Monsieur, le ministre de la marine a été absent pendant quelques jours, et M. Drouyn de Lhuys m'a donné cette absence comme la raison qui l'avait empêché de répondre d'une manière définitive à mes communications relativement aux bateaux rebelles qui se construisent en ce moment à Bordeaux et à Nantes. J'ai remis à M. Drouyn de Lhuys, ce matin, de nouvelles pièces de conviction, à savoir :

La copie d'un contrat entre Arman et Bullock, en date du 16 juillet dernier, pour la construction de deux bâtiments cuirassés ;

La copie d'une lettre d'Émile Erlanger à Voruz aîné, en date du 9 juin dernier ;

La copie d'une lettre de Mazeline et Cᵉ à Voruz aîné, en date du 23 juin dernier ;

La copie d'une lettre de O. B. Jollet et L. Babin, et E. Dubigeon et fils à Voruz, du 10 juin dernier;

La copie d'une convention entre Bullock et Voruz, datée du 17 septembre 1863, portant le nombre des canons commandés de 48 à 56, et celui des bombes de 5,000 à 12,000.

M. Drouyn de Lhuys n'a exprimé aucun doute sur les faits incriminés, et le ministre de la marine, m'a-t-il dit, l'a informé qu'en accordant l'autorisation de construire et d'armer ces vaisseaux, il l'avait fait comme une chose qui allait de soi, qui était conforme aux précédents de son département, et cela dans la supposition que l'exposé qui lui avait été fait de l'intention de destiner ces navires à la mer de la Chine, etc., était sincère. Mais M. Drouyn de Lhuys a ajouté que le ministre de la marine était parfaitement d'accord avec lui pour reconnaître qu'aucune violation de la neutralité de la France ne serait permise, et il m'a assuré que cette violation n'aurait pas lieu. Je lui ai répondu qu'en raison de l'importance du sujet je n'aimerais pas à ne pouvoir me rapporter qu'à mon propre compte rendu ou à mes propres souvenirs d'une simple conversation, et qu'il me serait très-agréable de recevoir de lui une réponse écrite au sujet de ces vaisseaux. Je lui demandai aussi de vouloir bien ne pas m'exposer seulement des principes généraux dans sa dépêche, mais d'appliquer ces principes généraux au cas particulier qui nous occupe, et de me faire connaître le parti que le gouvernement comptait prendre au sujet des vaisseaux en cours de construction à Nantes et à Bordeaux. Il me dit qu'il se ferait un plaisir de me donner cette satisfaction, et qu'il m'adresserait cette dépêche au premier jour.

On hâte, autant que l'on peut, la construction de ces vaisseaux, mais il n'est pas vraisemblable qu'ils puissent être achevés avant deux ou trois mois. J'ai appris que trois millions de francs avaient été déjà payés, et les agents rebelles ont donné l'assurance aux constructeurs que si de nouveaux versements étaient nécessaires pour activer l'achèvement des navires, les fonds ne manqueraient pas.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

W. L. Dayton.

N° 411.

M. SEWARD A M. DAYTON

(Traduction.)

DÉPARTEMENT D'ÉTAT.

Washington, 9 octobre 1863

Monsieur, votre dépêche du 24 septembre, n° 350, a été reçue ainsi que la copie de votre note du 22 du même mois à M. Drouyn de Lhuys, au sujet des armements et des vaisseaux qui se préparent dans certains ports de France. Cette note est pleinement approuvée dans sa lettre et dans son esprit. Je n'ai pas besoin de vous informer que le Président attend avec beaucoup de sollicitude la décision que prendra le gouvernement de Sa Majesté Impériale sur la demande que vous avez faite, et qu'il considérerait *une réponse défavorable comme grosse des plus graves conséquences.*

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

WILLIAM H. SEWARD.

N° 363.

M. DAYTON A M. SEWARD

(Traduction.)

Paris, 16 octobre 1863.

Monsieur, à titre de confirmation de l'incrimination qui pèse sur M. Arman, constructeur maritime à Bordeaux, de s'être chargé sur une grande échelle de construire des bâtiments de guerre pour les rebelles

du Sud, j'ai remis hier à M. Drouyn de Lhuys ce qui paraît être une copie d'une lettre de M. Arman à M. Maury, contre-amiral des États confédérés d'Amérique, à la date du 12 juin dernier dont je vous envoie la traduction ci-jointe [1].

Les preuves contre Arman étaient déjà complètes sans cette lettre; mais il me semble que ce document repousse à l'avance toutes les allégations qu'il peut présenter à son gouvernement, à l'effet d'établir, soit qu'il ignorait la destination réelle des vaisseaux lorsqu'il demandait l'autorisation de les armer, soit qu'il croyait à la vérité des déclarations d'agents qui lui affirmaient qu'ils devaient être employés dans les mers de la Chine. Par cette lettre, M. Arman offre au capitaine Maury, de la marine confédérée, de construire, en très-peu de temps, six bâtiments cuirassés en fer, armés de doubles tourelles, de la force et de la qualité qui y sont décrites et aux prix proposés. Nous avons déjà communiqué, à M. Drouyn de Lhuys, la copie du contrat dont la date est postérieure à cette offre (le 16 juillet), contrat entre le capitaine Bullock et Arman, pour construire deux vaisseaux en plus des quatre fixés dans la convention du 15 avril de la même année. Nous avons ainsi la preuve la plus concluante qu'Arman et ceux qui travaillent sous ses ordres construisent au moins six bâtiments de guerre, et il n'est pas impossible que des traités aient été signés pour d'autres navires.

C'est une justice à rendre à M. Drouyn de Lhuys, qu'il n'a pas mis en question la complète suffisance de la démonstration. Dans une autre dépêche, je vous transmets une réponse écrite de lui, et une autre du ministre de la marine.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

W. L. Dayton.

[1] Cette lettre est à la page 14 du Mémoire.

N° 364.

M. DAYTON A M. SEWARD

(Traduction.)

Paris, 16 octobre 1863.

Monsieur. Je vous transmets sous ce pli la traduction des réponses de M. Drouyn de Lhuys et du comte de Chasseloup-Laubat, ministre de la marine, à ma demande relative aux bâtiments de guerre qui se construisent en ce moment à Bordeaux et à Nantes [1]. J'ai dit à M. Drouyn de Lhuys que ces documents n'étaient pas aussi explicites et aussi complets que je le désirais, que je pensais qu'il était tout à fait dû aux États-Unis, comme à un gouvernement ami, que l'autorisation d'armer ces vaisseaux, obtenue par des allégations frauduleuses faites aux autorités françaises, fût promptement retirée. Il m'a répondu qu'il considérait la lettre du ministre de la marine comme l'équivalent de la promesse d'agir ainsi ; que ce ministre, dans sa lettre, s'accordait avec lui pour assurer qu'une stricte neutralité serait gardée, et que, comme la construction et l'armement de ces vaisseaux était, en raison de leur destination, une violation évidente de la neutralité, la lettre était par conséquent une promesse, etc. Je lui ai dit que leur plan de conduite était trop important dans cette circonstance pour être jugé d'après une simple induction, et que je demandais, par conséquent, une réponse explicite sur ce qui serait fait relativement à cette autorisation et à ces vaisseaux. Il semblait considérer la lettre en question comme une réponse positive, mais il ajouta qu'il ferait de ma demande, d'une réponse plus explicite, l'objet d'une note qu'il adresserait au ministre de la marine.

Vous voudrez bien remarquer que ni l'un ni l'autre de ces documents ne parle des bombes et des projectiles, excepté de ceux qui se ratta-

[1] Voir ces documents, page 22 du Mémoire.

chent à l'armement de ces vaisseaux. Je vous donnerai naturellement un prompt avis de tout ce qui sera fait ici.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur.

WILLIAM L. DAYTON.

N° 367.

M. DAYTON A M. SEWARD

EXTRAIT.

(Traduction.)

Paris, 22 octobre 1863.

Monsieur,

Vos dépêches nos 409 et 419 me sont bien parvenues. La dépêche n° 409 a plus particulièrement trait aux preuves reçues par votre département au sujet des bâtiments de guerre qui se construisent en ce moment à Nantes et à Bordeaux par les rebelles du Sud, et vous m'y exprimez l'espoir que je n'aurai pas perdu de temps pour porter cette affaire à la connaissance de M. Drouyn de Lhuys et réclamer l'intervention de son gouvernement pour empêcher le départ de l'expédition hostile. Mes dépêches, et surtout celle en date du 22 septembre dernier, que vous avez reçue sans aucun doute après m'avoir écrit la vôtre, vous auront démontré que je n'ai point perdu de temps; mes démarches à ce sujet auprès de M. Drouyn de Lhuys ont été immédiates, elles ont été faites même avant que les copies des documents qui lui étaient destinés fussent prêtes. Je suis obligé de dire que sa réponse générale que la neutralité serait maintenue, avait été également prompte. Je vous ai déjà informé que j'avais dit à M. Drouyn de Lhuys que cette question était d'une telle importance, qu'il ne me suffisait pas qu'elle demeurât confiée à ma mémoire et au récit de ma conversation avec lui, et que je lui demandais de vouloir bien me faire sa réponse par écrit et de ne pas se borner à la déclaration de principes généraux, mais de traiter un cas déterminé, ce qui serait

fait relativement à ces vaisseaux. Il m'a toujours aussi constamment tenu le même langage, à savoir que la construction et l'armement de ces vaisseaux étaient une violation de la neutralité, violation que le gouvernement français ne tolèrerait pas. Dans notre dernier entretien (mardi 20 courant), il m'a dit que le ministre de la marine et lui s'étaient mis d'accord sur la marche qu'ils entendaient suivre dans cette affaire; que le ministre de la marine révoquerait (je crois même qu'il disait que cette révocation était déjà faite), comme je l'avais demandé, l'autorisation d'armer ces vaisseaux, et qu'il avait déjà rédigé lui-même la minute ou le brouillon d'une note au ministre de la marine, qui serait terminée et envoyée le lendemain, demandant que le département des affaires étrangères fût consulté avant qu'aucun de ces vaisseaux n'eût le permis de quitter le port. Il m'a promis des copies de l'ordre du ministre de la marine révoquant l'autorisation, et de sa propre note, avant le départ du courrier d'aujourd'hui. Si ces pièces me parviennent à temps, vous les trouverez sous ce pli.

M. Drouyn de Lhuys m'annonce que *M. Arman, membre du Corps législatif, ainsi que M. Voruz, aussi actuellement membre ou ancien membre de ce corps, et qui sont les contractants chargés des vaisseaux et de l'armement, nient toute connaissance des documents qui ont été communiqués à leur gouvernement, et vont même jusqu'à continuer d'affirmer que ces bâtiments sont destinés aux mers de Chine, avec l'arrière-pensée, si c'est possible, de les vendre aux gouvernements de la Chine ou du Japon. Ils montrent, à ce que j'apprends, une véritable indignation à l'endroit des charges qui pèsent sur eux.* Je n'ai, quant à moi, aucun doute de l'authenticité de ces documents, et M. Bigelow, avec mon consentement, a demandé à M. Berryer (l'avocat distingué, maintenant député de l'opposition au Corps législatif) une consultation sur les poursuites qu'il conviendrait d'intenter à ces personnes devant les tribunaux français, afin de faire un exemple, et de détourner de pareils délits ceux qui pourraient être tentés de les commettre. La construction et l'armement de ces vaisseaux par les rebelles sont, à mon sens, une violation évidente de certaines dispositions générales; mais je ne sais pas avec quel succès nous pourrions intenter des poursuites. Il

faut agir par l'intermédiaire du procureur général français. Quel serait votre avis sur ce sujet?...

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

WILLIAM L. DAYTON.

N° 368.

M. DAYTON A M. SEWARD

(Traduction.)

Paris, 23 octobre 1863.

Monsieur,

Par ma dépêche n° 367 d'hier, je vous disais que M. Drouyn de Lhuys m'avait promis des copies de l'ordre du ministre de la marine révoquant l'autorisation pour l'armement des vaisseaux rebelles à Nantes et à Bordeaux, et de sa propre dépêche à ce ministre. Au lieu de ces documents, j'ai reçu ce matin une communication de M. Drouyn de Lhuys m'annonçant la révocation de cette autorisation et la notification de cette décision à M. Arman.

Je joins à ma lettre la copie et la traduction de cette communication [1].

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur.

WILLIAM L. DAYTON.

P. S. Je m'aperçois que, dans sa note, M. Drouyn de Lhuys dit que j'ai affirmé l'authenticité des documents que je lui ai communiqués. Je crois, en effet, qu'ils sont authentiques, et j'ai déjà exprimé ma pensée à ce sujet, quoique matériellement je ne connaisse pas moi-même l'écriture de ceux dont je lui ai remis les lettres et les contrats. Je n'ai donc affirmé l'authenticité que dans les termes de mes précédentes dépêches.

D.

[1] Voir ce document à la page 25 du Mémoire.

N° 425.

M. SEWARD A M. DAYTON

(Traduction.)

DÉPARTEMENT D'ÉTAT.

Washington, 1er novembre 1863.

Monsieur,

Vos dépêches du 16 octobre (nos 363 et 364), relatives aux bâtiments cuirassés qui se construisent à Nantes et à Bordeaux, ainsi que la traduction d'une note de M. Drouyn de Lhuys, en date du 15 octobre, à ce sujet, me sont parvenues.

Je suis contraint de vous exprimer tout le désappointement que j'ai éprouvé en constatant que la réponse faite à vos remontrances sur cette grave affaire était si peu directe et si peu concluante. Si M. Drouyn de Lhuys ne revient pas bientôt d'une manière plus satisfaisante sur ce point, on compte ici sur votre insistance pour obtenir une prompte réponse. Les instructions que vous avez déjà reçues vous indiquent les arguments dont l'emploi est laissé à votre discrétion dans l'exercice de cette mission, et que vous devez mettre en usage pour amener la solution désirée.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

WILLIAM H. SEWARD.

N° 428.

M. SEWARD A M. DAYTON

(Traduction.)

DÉPARTEMENT D'ÉTAT.

10 novembre 1863.

La question de l'autorisation de laisser passer à travers nos lignes de

blocus le tabac français, avait été souvent examinée ici avec l'intention de faire un acte de courtoisie vis-à-vis du gouvernement impérial. Mais, dans ces derniers temps, cette intention a été un peu gênée par ce qui s'est passé à Brest, relativement à la *Florida*, et par la découverte de l'armement de pirates à Bordeaux et à Nantes, destinés à commettre des actes hostiles aux États-Unis. Cette question sera de nouveau examinée par le Président, eu égard à la promptitude et à la loyauté des mesures qui ont été prises par le gouvernement de l'Empereur pour arrêter les armements dans les ports, et M. Mercier sera informé de la décision.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

William H. Seward.

N° 429.

M. SEWARD A M. DAYTON

(Traduction.)

DÉPARTEMENT D'ÉTAT.

Washington, 10 novembre 1863.

Je trouve ici, à mon retour d'Auburn, vos deux dépêches du 22 et du 25 octobre, avec une copie de la note de M. Drouyn de Lhuys, qui annonce le retrait de l'autorisation si imprudemment accordée à M. Arman pour construire les vaisseaux cuirassés qu'il destinait aux ennemis des États-Unis.

Vous exprimerez à M. Drouyn de Lhuys la satisfaction avec laquelle le Président envisage cet acte juste et loyal, cet acte également honorable pour la France et conforme aux relations existant entre elle et les États-Unis.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

William H. Seward.

N° 430.

M. SEWARD A M. DAYTON

(Traduction.)

DÉPARTEMENT D'ÉTAT.

Washington, 16 novembre 1863.

Monsieur,

Conformément à votre réclamation des documents établissant les demandes de la France et de la Grande-Bretagne au sujet de l'équipement des corsaires dans nos ports, je vous envoie la copie du document exécutif n° 103 de la première session du 33ᵉ congrès, contenant la correspondance entre M. Marcy et MM. de Sartiges et Crampton, où ces demandes ont été formulées et où il leur a été répondu.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

WILLIAM H. SEWARD.

MEMORANDUM

(Traduction.)

A la date du 28 avril 1854, M. de Sartiges, ministre plénipotentiaire de France, a adressé une note au secrétaire d'État, dans laquelle il exposait que Sa Majesté l'Empereur des Français et Sa Majesté la reine de la Grande-Bretagne avaient décidé de ne pas autoriser la course en délivrant des lettres de marque pendant la guerre avec la Russie, et que le gouvernement de Sa Majesté l'Empereur des Français avait la ferme confiance que le gouvernement des États-Unis, par un sentiment de juste réciprocité, donnerait des ordres à l'effet d'interdire dans les ports

américains l'équipement, le ravitaillement et l'admission avec les prises de corsaires portant le pavillon russe, et de défendre réciproquement aux citoyens américains de participer à toute espèce d'équipement et à toute mesure contraire aux devoirs d'une stricte neutralité.

Le secrétaire d'État (M. Marcy) a répondu le même jour, que le Président lui ordonnait de déclarer que le gouvernement des États-Unis, tout en revendiquant le plein et entier usage de ses droits de puissance neutre, observerait la plus stricte neutralité à l'égard de tous les belligérants ; que les lois des États-Unis interdisaient sous des peines sévères, non-seulement aux citoyens américains, mais à tous ceux qui habitent dans le pays, d'équiper des corsaires, de recevoir des commissions ou d'enrôler des hommes dans le but de participer à une guerre entre puissances étrangères ; qu'il n'y avait pas lieu de craindre aucune tentative de violation de ces lois, mais que si la juste attente du Président était trompée, il ne manquerait pas de remplir son devoir, en employant son pouvoir à imposer par la force l'obéissance à ces lois, et que des considérations d'intérêt et les sentiments du devoir s'unissaient pour garantir que les citoyens des États-Unis ne compromettraient d'aucune manière la neutralité de leur pays dans la lutte où les grandes puissances de l'Europe étaient malheureusement engagées.

Une note identique qui avait été adressée au département par M. Crampton, ministre d'Angleterre, a reçu la même réponse.

N° 432.

M. SEWARD A M. DAYTON

(Traduction.)

DÉPARTEMENT D'ÉTAT.

Washington, 21 novembre 1863.

Monsieur,

Votre dépêche du 6 novembre (n° 372) a été reçue et soumise au

Président. La note que vous avez adressée à M. Drouyn de Lhuys, au sujet des pirates *Florida* et *Georgia*, est approuvée, non-seulement dans son esprit, mais dans tout son contexte. Je ne puis découvrir aucun argument que vous ayez oublié ou dont vous ayez forcé la portée, et j'ai la confiance que ces remontrances auront appelé l'attention prompte et diligente du gouvernement français. Le principe que vous avez développé est très-simple. Dans une guerre civile et étrangère, une partie belligérante qui n'a ni ports, ni rades, ni littoral, ni marine, ne peut être autorisée par les États neutres à bâtir, armer, équiper et entretenir, dans les ports de ces États et sur l'Océan, des bâtiments pirates destinés à exercer des déprédations sur les bâtiments de commerce désarmés de la nation avec laquelle ces États sont en relation de paix et d'amitié, et ces pirates ne peuvent trouver dans ces États protection et abri, sans que les lois internationales de la guerre ne soient violées.

Le gouvernement des États-Unis, dans l'intérêt du commerce des neutres et de la paix des nations, nie que de telles pratiques puissent être tolérées. Les gouvernements de la France et de l'Angleterre nous paraissent, au contraire, y donner leur assentiment. Quelle est celle des deux politiques qui servira de précédent pour les guerres futures? Il est désirable et urgent que cette question soit maintenant résolue. La France fait la guerre au Mexique, et, pratiquement parlant, elle a fermé les ports de cette république. Consentirait-elle à ce que nous suivions ses propres précédents dans l'affaire de la *Florida* et plus spécialement dans celle de la *Georgia?* Il est vrai que nous sommes trop exclusivement absorbés dans notre guerre civile pour permettre à nos constructeurs maritimes et à nos fabricants d'armes de devenir les constructeurs et les fabricants d'armes des ennemis de la France. Il est vrai que cette guerre n'a pas encore abouti à la suppression de l'insurrection, et que la France peut penser qu'elle n'aura pas cette heureuse issue. Mais ce ne sont là que des conjectures sur les chances de la guerre.

Or, est-il raisonnable d'avoir la certitude que non-seulement nous ne reconquerrons pas la paix intérieure dans une année, mais que dans ce temps l'Europe sera tout à fait au repos et à l'abri des commotions des guerres civiles ou internationales? Si, contrairement à ces appréciations,

nous réussissons à nous délivrer des calamités de la guerre et que ces calamités viennent fondre sur l'Europe, est-il un homme d'État en Europe qui puisse croire que des citoyens des États-Unis, cédant à de fâcheuses inspirations, ne revendiqueraient pas le droit d'agir d'après les règles que les puissances maritimes ont observées vis-à-vis de nous, quand les rôles étaient renversés. Le gouvernement américain ne conçoit pas des espérances trop hâtives sur l'issue prochaine de notre guerre civile. Il n'espère ni ne désire et n'attend pas que la paix de l'Europe soit troublée. Mais il croit que le temps, dans sa course, apporte des épreuves à toutes les nations, chacune à leur tour, et il demande, au nom de la paix et de l'humanité, que la politique des États maritimes soit enfin basée sur des principes simples et d'une application universelle.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

William H. Seward.

N° 374.

M. DAYTON A M. SEWARD

(Traduction.)

Paris, 13 novembre 1863.

Quoique le ministre des affaires étrangères n'ait pas été jusqu'à me promettre que tout travail cesserait sur les vaisseaux qui se construisaient à Bordeaux et à Nantes, mais seulement qu'il n'y aurait ni armement ni livraison, cependant notre consul à Bordeaux m'écrit que, lors de son examen, il y a un jour ou deux, aucun ouvrier ne paraissait y travailler. Lors de ses visites précédentes les vaisseaux et le chantier lui même fourmillaient littéralement d'ouvriers.

Je suis, monsieur, etc.,

W. L. Dayton.

DOCUMENTS

RELATIFS AUX AFFAIRES ÉTRANGÈRES

ACCOMPAGNANT LE MESSAGE ANNUEL DU PRÉSIDENT

POUR LA 2e SESSION DU 38e CONGRÈS (4 DÉCEMBRE 1864)

Washington, imprimerie du gouvernement, 1865.

M. DAYTON A M. DROUYN DE LHUYS

(Traduction.)

Paris, 27 novembre 1863.

Monsieur le ministre,

J'envoie ci-incluse, à Votre Excellence, la copie de l'extrait d'une lettre que j'ai reçue de M. Davisson, consul des États-Unis à Bordeaux, relative à la construction de deux des vaisseaux qui se bâtissent en ce moment dans ce port pour les confédérés. *La Gironde* de cette ville annonce que l'un de ces vaisseaux doit partir le 28 février et l'autre le 31 mars. L'allégation qu'ils sont destinés aux mers de la Chine est encore reproduite dans cette annonce, quoique les documents communiqués à Votre Excellence (particulièrement la lettre de M. Arman) donnent la preuve la plus manifeste que cette allégation est fausse…

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

William L. Dayton.

N° 382.

M. DAYTON A M. SEWARD

(Traduction.)

Paris, 4 décembre 1863.

M. Drouyn de Lhuys paraît tout à fait mécontent de l'usage constant que les confédérés font depuis peu de temps des ports français. Il m'a dit que *cela ne peut être l'effet du hasard, mais que c'est calculé pour compromettre le gouvernement français;* je lui répondis que sans aucun doute les choses étaient telles qu'il les disait, et il ajouta qu'il ne se laisserait pas compromettre et qu'il voulait rester neutre. Il m'a déclaré aussi que, s'il se trouvait en face de quelqu'un à qui il eût qualité pour s'adresser, il lui ferait comprendre que cette manière d'agir était désagréable.....

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

William L. Dayton.

N° 411.

M. DAYTON A M. SEWARD

(Traduction.)

Paris, 5 février 1864.

M. Drouyn de Lhuys m'a dit hier qu'Arman, le constructeur des béliers cuirassés pour les confédérés à Bordeaux, venait de l'informer qu'il les avait vendus au gouvernement danois, mais qu'avant qu'il prît une décision sur cette affirmation, le gouvernement voudrait avoir

les preuves les meilleures et les plus satisfaisantes de la sincérité de cette déclaration. A présent, il ne considère pas la communication qu'il m'a faite à ce sujet comme officielle ; mais il m'adressera cette communication aussitôt qu'il aura reçu les preuves nécessaires. Cependant j'écrirai à M. Wood, notre ministre à Copenhague, pour avoir un exposé authentique des faits.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

William L. Dayton.

N° 424.

M. DAYTON A M. SEWARD

(Traduction.)

Paris, 19 février 1864.

Monsieur,

M. Drouyn de Lhuys m'informe qu'il croit que les vaisseaux cuirassés de Bordeaux sont vendus à un neutre ; mais je reçois de M. Wood, notre ministre à Copenhague, la nouvelle que le ministre des affaires étrangères du Danemark affirme qu'il n'existe et n'a jamais existé, à sa connaissance, aucune négociation en France pour y acheter des vaisseaux au nom de son gouvernement. M. Drouyn de Lhuys me dit, et je ne doute nullement de son assertion, qu'il a averti Arman (le constructeur des vaisseaux cuirassés et l'entrepreneur des quatre autres bâtiments qui se construisent pour les confédérés) que la France doit être mise à l'abri de toute inquiétude à ce sujet, et qu'Arman lui a promis qu'il en serait ainsi. Ce dernier affirme que les quatre autres vaisseaux qui se construisent sont destinés au commerce, et qu'il peut et veut les vendre à des neutres. Entre temps, je dois et veux avoir un œil vigilant sur toute la marche de cette affaire.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

William L. Dayton.

N° 433.

M. DAYTON A M. SEWARD

(Traduction.)

Paris, 11 mars 1864.

Monsieur,

M. Drouyn de Lhuys m'informe que, dans une récente entrevue avec Arman, le constructeur de Bordeaux, celui-ci l'a assuré non-seulement que les deux vaisseaux cuirassés qu'il construit à Bordeaux, mais encore que les quatres autres vaisseaux (deux à Nantes et deux à Bordeaux) seraient vendus à un gouvernement neutre, de façon à mettre la France à l'abri de toute inquiétude et de toute responsabilité à ce sujet. Je dois ajouter que la construction de ces vaisseaux marche rapidement, et que l'on y travaille sans interruption.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

William L. Dayton.

N° 515.

M. SEWARD A M. DAYTON

(Traduction.)

DÉPARTEMENT D'ÉTAT.

Washington, 26 mars 1864.

Monsieur,

J'ai l'honneur de vous accuser réception de votre dépêche du 11 courant (n° 433), qui m'a causé une vive satisfaction. Vous voudrez bien faire savoir à M. Drouyn de Lhuys comment le gouvernement apprécie ses procédés à l'égard des bâtiments cuirassés qui se construisent à Bordeaux et à Nantes.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

William H. Seward.

N° 448

M. DAYTON A M. SEWARD

(Traduction.)

Paris, 7 avril 1864.

Monsieur,

M. Drouyn de Lhuys m'a appris aujourd'hui qu'Arman avait vendu à la Suède les deux béliers cuirassés qu'il construit à Bordeaux pour les confédérés. Il a assuré à M. Drouyn de Lhuys que l'affaire était terminée, et a offert de lui montrer le contrat qu'il avait dans les mains. M. Drouyn de Lhuys dit qu'il n'a pas examiné le contrat, mais qu'il était convaincu que la vente avait été effectuée. Je lui ai répondu franchement que j'avais peu de confiance dans les assertions d'Arman à ce sujet, et que j'écrirais immédiatement à notre ministre de Suède pour m'assurer des faits; c'est ce que je viens de faire par le courrier d'aujourd'hui.

M. Arman a déclaré également qu'il cherchait un acquéreur pour les clippers, quoique, d'après lui, ce fussent de simples bâtiments de commerce. Deux d'entre eux sont annoncés, dans les journaux de Bordeaux, comme devant mettre à la voile pour la ligne de Chine : l'un, appelé le *Yeddo*, le 30 courant; l'autre, appelé l'*Osacca*, le 30 du mois prochain.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

William L. Dayton.

N° 455.

M. DAYTON A M. SEWARD

(Traduction.)

Paris, 22 avril 1864.

Monsieur,

Les clippers de Bordeaux et de Nantes ont complétement fermé

ou, pour mieux dire, caché leurs sabords, de sorte que, pour les observateurs superficiels, ils n'ont nulle apparence de bâtiments de guerre.....

Les parties intéressées continuent à annoncer, dans *la Gironde* de Bordeaux, que l'un de ces bâtiments partira le 30 du mois prochain et l'autre le 30 du mois suivant. Vous remarquerez que l'époque du départ a été retardée d'un mois pour chaque bâtiment.

Je n'ai aucun doute sur la bonne foi de M. Drouyn de Lhuys, à l'égard du départ de ces vaisseaux.

Il y a un certain nombre d'officiers rebelles autour du port, qui semblent attendre ici de l'emploi sur quelque navire rebelle.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

William L. Dayton.

N° 456.

M. DAYTON A M. SEWARD

Paris, 22 avril 1864.

Monsieur,

J'ai l'honneur de vous envoyer par la présente la traduction d'une note du comte Manderstrom, ministre des affaires étrangères du royaume uni de Suède et de Norwége, à M. Haldeman, ministre des États-Unis à la cour de Stockholm.

Cette communication contredit en termes exprès l'allégation de M. Arman à M. Drouyn de Lhuys, qu'un contrat avait été négocié entre lui et le gouvernement suédois pour la vente de plusieurs des vaisseaux rebelles en construction à Bordeaux.

J'ai adressé à M. Drouyn de Lhuys la copie de cette communication et de la lettre de M. Haldeman qui l'accompagnait.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

William L. Dayton.

M. MANDERSTROM A M. HALDEMAN

(Traduction.)

Stockholm, 15 avril 1864.

Monsieur,

Par votre lettre en date d'hier, vous m'avez fait l'honneur de m'informer que M. Dayton, ministre des États-Unis à Paris, ayant appris que certains clippers et deux vaisseaux cuirassés se construisaient à Bordeaux dans les chantiers de M. Arman, et craignant que ces bâtiments ne fussent destinés à un usage préjudiciable à son gouvernement, a fait des remontrances à ce sujet au gouvernement français, qui a promis à M. Dayton que la construction de ces bâtiments ne serait pas autorisée, ou tout au moins qu'ils ne seraient pas livrés aux États confédérés ou à leurs agents. Vous ajoutez que, dans sa lettre en date du 8 de ce mois, M. Dayton vous a écrit que le constructeur, M. Arman, avait donné la veille l'assurance à M. Drouyn de Lhuys que ces vaisseaux de guerre avaient été vendus à la Suède, que le contrat était définitivement conclu, et qu'il avait même offert de montrer ce contrat à M. le ministre des affaires étrangères.

En réponse à ces communications de votre part, il est de mon devoir d'affirmer qu'aucun vaisseau de guerre ou bâtiment cuirassé n'a été commandé à Bordeaux par le gouvernement de Suède et de Norwége, ni construit dans cette ville pour son compte, et que, par conséquent, aucun contrat ne peut avoir été passé avec M. Arman ou tout autre constructeur de vaisseaux de Bordeaux. Je crois devoir ajouter qu'*il y a quelques mois*, des offres dans ce but avaient été faites au gouvernement de la part de M. Arman, mais qu'elles avaient été déclinées de manière à ne laisser aucun doute sur les intentions du gouvernement du roi de n'en pas profiter.

Il y a donc, par suite, en ce qui nous concerne, une erreur manifeste que notre désir de maintenir les excellentes relations qui ont toujours

existé entre notre gouvernement et celui des États-Unis d'Amérique nous oblige de ne pas laisser subsister.

En vous autorisant, monsieur, de faire de cette lettre tel usage que vous jugerez convenable, je saisis l'occasion de vous renouveler les assurances de ma considération la plus distinguée.

MANDERSTROM.

M. DAYTON A M. SEWARD

EXTRAIT.

(Traduction.)

Paris, 2 mai 1864.

Monsieur,

Les quatre clippers de Bordeaux et de Nantes sont maintenant tous lancés, et j'apprends qu'Arman et Voruz (le constructeur et le fondeur) expriment tous les deux leur conviction que ces vaisseaux auront la permission de sortir comme bâtiments de commerce.

Il est vrai que M. Drouyn de Lhuys, lors de notre dernière entrevue, m'a informé qu'Arman l'avait récemment vu; qu'il avait protesté que ces navires étaient des bâtiments de commerce de la forme ordinairement usitée dans les mers de la Chine, et qu'il avait déclaré qu'ils revendiqueraient leur droit de les expédier même contre le gouvernement, et que, si opposition leur était faite, ils porteraient la question devant les tribunaux. M. Drouyn de Lhuys dit que, si cette marche était suivie et si les tribunaux saisis de la question prononçaient contre le gouvernement, celui-ci n'aurait plus de moyens de résistance et que ses mains seraient liées par cette décision. Je lui ai répondu que je ne croyais pas qu'Arman osât porter la question devant un tribunal, mais que, s'il s'y décidait, je croyais qu'il ne nous serait pas difficile de prouver que le document dans lequel il reconnaissait qu'il construisait ces vaisseaux pour les confédérés était écrit de sa main. La conversation se prolongea en-

core longtemps sur ce sujet, et m'amena à croire que M. Drouyn de Lhuys n'avait pas encore définitivement arrêté sa décision sur l'attitude qui serait prise au sujet de ces clippers. D'un côté, j'incline à penser qu'il veut exécuter de bonne foi les déclarations que de tels vaisseaux ne seront pas équipés dans leurs ports pour exercer des déprédations sur notre commerce. D'un autre côté, *M. Arman est un ami du gouvernement important et influent*, et son chantier est, dit-on, le plus considérable de France. Par conséquent, on ne veut pas, ce qui s'explique, prendre quelque mesure qui puisse affecter ses affaires et celles des autres constructeurs intéressés avec lui dans cette entreprise.....

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

William L. Dayton.

M. DAYTON AU CAPITAINE WINSLOW

(Traduction.)

Paris, 30 avril 1864.

Monsieur,

Les quatre clippers que M. Arman construit à Bordeaux et à Nantes pour les confédérés, sont en voie de rapide achèvement, particulièrement le *Yeddo* et l'*Ossacca*, qui sont à Bordeaux. On annonce que le *Yeddo* partira le 30 mai et l'*Ossacca* le 30 juin, et l'on prétend qu'ils sont destinés à la ligne française de Chine. Ce sont tous deux des vaisseaux confédérés, et ils doivent être capturés si c'est possible.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

William L. Dayton.

N° 467.

M. DAYTON A M. SEWARD

(Traduction.)

Paris, 16 mai 1864.

Monsieur,

Dans une entrevue spéciale qu'il m'a accordée samedi dernier, M. Drouyn de Lhuys non-seulement m'a informé que les deux navires cuirassés qu'Arman construit à Bordeaux, d'après le contrat qu'il avait passé avec les confédérés, avaient été positivement vendus à une puissance neutre, mais il m'a assuré, d'une manière positive, que les quatre clippers en cours de construction à Bordeaux et à Nantes, aux termes d'un contrat semblable, ne seraient pas livrés aux confédérés. Comme deux de ces vaisseaux approchent de leur achèvement, j'avoue que j'ai été très-satisfait de recevoir cette assurance formelle. Le langage de M. Drouyn de Lhuys étant très-explicite, je l'ai remercié comme je devais le faire.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

William L. Dayton.

N° 555.

M. SEWARD A M. DAYTON

(Traduction.)

DÉPARTEMENT D'ÉTAT.

Washington, 18 mai 1864.

Monsieur,

Des publications qui ont été faites récemment à Paris ont excité ici la crainte que les béliers qui se construisent à Bordeaux sous la direction

de M. Arman, *membre de la Chambre des députés*, ne soient probablement armés, et ne prennent la mer pour faire la guerre contre les États-Unis. Après avoir communiqué ce que l'on considérait comme la preuve concluante que ces bâtiments étaient construits aux termes d'un contrat passé avec les agents rebelles, dans le dessein illégal de faire de la piraterie, et nullement dans un autre; après avoir reçu à diverses reprises l'assurance du gouvernement impérial que l'exécution de ce dessein ne serait pas tolérée, ce n'est pas sans surprise et sans une profonde tristesse que nous apprenons que les vaisseaux sont lancés, et que, sans changement connu dans la propriété ou la destination, ils sont mis en état de prendre la mer par des sujets français dans un port de l'Empire. On pense en toute confiance ou que les bruits auxquels je me suis référé sont exagérés, ou bien que l'achèvement et la préparation de vaisseaux pour faire la guerre aux États-Unis sont poussés frauduleusement, de manière à échapper à la vigilance du gouvernement impérial. Quoi qu'il en soit, l'affaire est assez importante pour que je me voie dans la nécessité de vous demander de laisser entendre à M. Drouyn de Lhuys que cette question mérite une sérieuse attention et des explications satisfaisantes.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

WILLIAM H. SEWARD.

N° 554.

M. SEWARD A M. DAYTON

(Traduction.)

DÉPARTEMENT D'ÉTAT.

Washington, 20 mai 1864.

Monsieur,

J'ai l'honneur de vous accuser réception de votre dépêche du 2 mai 1860.....

J'ai lu attentivement les parties de cette dépêche qui se rapportent

aux quatre vaisseaux de guerre qui se construisent à Nantes et à Bordeaux, par Arman et Voruz, pour le service des insurgés. Vous avez déjà appris que le gouvernement est inquiet des bruits qui lui reviennent, d'après Arman et ses confédérés dans ce pays, que ces vaisseaux finiront par recevoir du gouvernement français la permission de prendre la mer. Ma dépêche n° 553 vous a déjà recommandé de demander à M. Drouyn de Lhuys des explications complètes, et de l'assurer que le *Président jugeait que ce sujet était digne de la plus sérieuse attention du gouvernement de l'Empereur*. La conversation de M. Drouyn de Lhuys, que vous m'avez communiquée depuis, avait eu lieu avant que vous n'ayez reçu ces dernières instructions. Cette conversation n'a pas eu pour effet de diminuer nos appréhensions antérieures, bien au contraire elle les a augmentées.

Je dois donc vous renouveler mes instructions. Vous direz à M. Drouyn de Lhuys, si vous le jugez nécessaire, que *ce gouvernement ne pourrait voir avec indifférence la construction de vaisseaux hostiles dans les ports français* et leur sortie de ces ports.

. . . .

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

WILLIAM H. SEWARD.

N° 568.

M. SEWARD A M. DAYTON

(Traduction.)

DÉPARTEMENT D'ÉTAT.

Washington, 1er juin 1864.

Je vous accuse réception de votre dépêche du 16 mars (n° 467), par laquelle vous m'informez que, dans une entrevue spéciale qu'il vous a accordée le 14 de ce mois, M. Drouyn de Lhuys, secrétaire d'État de Sa

Majesté Impériale au département des affaires étrangères, non-seulement vous avait affirmé que les deux bâtiments cuirassés qui se construisent en ce moment à Bordeaux par Arman, aux termes d'un contrat passé avec les insurgés, avaient été positivement vendus à une puissance neutre, mais que Son Excellence vous avait assuré particulièrement que les quatre clippers en cours de construction à Bordeaux et à Nantes, d'après un contrat identique, ne seraient pas livrés aux soi-disant confédérés.

Le gouvernement accepte ces assurances, qui le relèvent des plus pénibles appréhensions et lui causent une vive satisfaction.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

William H. Seward

N° 483.

M. DAYTON A M. SEWARD

EXTRAIT.

(Traduction.)

Paris, 8 juin 1864.

Monsieur,

Vos dépêches des nos 554 à 559 inclusivement et celle portant le no 561 me sont parvenues hier soir. Ce matin, je me suis rendu au ministère des affaires étrangères, où j'ai eu une longue entrevue avec M. Drouyn de Lhuys, surtout au sujet des bâtiments de Bordeaux et de Nantes. Après un examen attentif de votre dépêche n° 555, j'ai jugé que ce qu'il y avait de mieux, à tous égards, c'était de la lui lire intégralement; c'est ce que j'ai fait. Les béliers en question sont en construction à Bordeaux, et non à Nantes, comme le dit votre dépêche; mais cela ne fait rien à l'affaire. Il y a deux clippers ou corsaires qui sont construits à Nantes et deux à Bordeaux, sous la direction de M. Arman, pour les confédérés. J'ai communiqué ensuite à M. Drouyn de Lhuys la substance de tout ce qui, dans vos dépêches n° 554 et dans l'autre note

confidentielle n° 556, se rapportait à ces vaisseaux en construction à Bordeaux et à Nantes. Vous vous rappelez que M. Rouher, ministre d'État, avait déclaré, dans un discours à la Chambre des députés, que les béliers ne seraient pas remis aux confédérés. J'avais déjà informé M. Drouyn de Lhuys du *caractère très-sérieux de ces questions, et des conséquences probables qui résulteraient de l'achèvement de ces vaisseaux et de leur remises aux confédérés. Je lui ai dit aujourd'hui que, pour exprimer les vues du Président à ce sujet, il m'était à peine possible de parler avec la gravité et la netteté suffisantes sans m'écarter de cette respectueuse modération de langage que j'avais toujours désiré observer dans nos rapports officiels*. Je lui ai dit que, si ces vaisseaux passaient dans les mains des confédérés, étaient armés, et commençaient leur carrière de déprédations, l'*exaspération* serait telle que le gouvernement, s'il y était disposé (et je n'ai pas laissé entendre que, dans ce cas, il y fût disposé), pourrait difficilement conserver la paix entre les deux pays (*the exasperation would be such that the government if so disposed* (*which I did not intimate that it would be*) *could scarcely keep the peace between the two countries*).

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

William L. Dayton.

N° 484.

M. DAYTON A M. SEWARD

(Traduction.)

Paris, 8 juin 1464.

Monsieur,

Dans une récente dépêche n° 467, je vous informais que M. Drouyn de Lhuys m'avait assuré que les béliers cuirassés de Bordeaux avaient été vendus à une puissance neutre, et que je pouvais me reposer sur l'assurance que les quatre autres vaisseaux en cours de construction

n'iraient pas dans la possession des confédérés. Comme ces assurances étaient très-explicites, elles me déchargeaient, pour le présent, de beaucoup d'inquiétude. Mais notre consul à Bordeaux m'apprit, il y a peu de temps, que l'un de ces bâtiments devait quitter le port le 6 ou le 7 de ce mois, et alors je réfléchis que les assurances que j'avais reçues étaient toutes verbales, et par conséquent susceptibles d'interprétations diverses et de controverses. J'ai pensé qu'en annonçant le fait du prochain départ de ces vaisseaux à M. Drouyn de Lhuys par écrit, je pouvais me référer à ce qu'il m'avait dit à ce sujet dans notre conversation. J'ai donc agi de la sorte, et je vous envoie ci-joint copie de ma communication n° A. J'ai reçu en réponse une communication que je vous transmets aussi sous la lettre B. Cette réponse n'étant pas satisfaisante, mais, à ce qu'il me paraissait, contredisant les assurances qu'il m'avait données verbalement, ou tout au moins restreignant la portée de ces assurances, je lui ai adressé une autre communication que je vous expédie sous la lettre C, à laquelle je n'ai pas encore naturellement reçu de réponse. En même temps, j'apprenais, par voie télégraphique, que notre consul à Londres, M. Morse, disait que des ordres allaient être donnés pour permettre au *Rappahannock* de sortir, et mon anxiété sur toutes ces affaires était si grande, que j'ai été ce matin au ministère des affaires étrangères pour voir si les faits étaient tels qu'ils m'étaient exposés, et dans ce cas si quelque changement ne pourrait pas être apporté à la condition des choses. M. Drouyn de Lhuys ouvrit l'entretien, en me disant que le *Yeddo* et l'*Osacca* étaient vendus en Hollande, non pas au gouvernement, mais à un neutre, et qu'ils seraient rendus à Amsterdam sans armement. Je lui ai fait des observations analogues ou identiques à celles que contient ma communication, lettre C. Il m'a dit qu'il avait examiné d'une manière approfondie le contrat de vente qui était régulier, et que, dans cette situation, le gouvernement ne pouvait empêcher la livraison, qu'il n'avait pas le droit de le faire, et que s'il le faisait, il s'exposerait à une demande en dommages-intérêts, formée par les parties lésées. En réponse à ma remarque que c'était probablement une vente feinte, un pur *prétexte* pour livrer les vaisseaux aux confédérés, il me dit que non, et qu'il lui était démontré que la vente était de bonne foi. Il ajouta

qu'il ne pouvait naturellement en faire le serment, mais que sa *conviction* était que les choses se passaient ainsi. Il lui était démontré, disait-il, que la vente était sérieuse, que les vaisseaux n'iraient pas aux confédérés et que nous n'en éprouverions aucun mal. Cependant il ajoutait qu'il ne nous demandait pas du tout de nous départir en quoi que ce soit de notre vigilance. Je lui demandai à quoi pourrait nous servir la vigilance, puisque nous n'avions pas la plus légère notion du prétendu acquéreur de ces vaisseaux. Il dit alors simplement qu'ils étaient vendus à une maison hollandaise et seraient livrés à Amsterdam. M. Forbes, qui s'était entretenu avec lui du même sujet, m'apprend qu'il lui a parlé d'une respectable maison de Hollande. Comme j'étais sur le point de partir, il me dit qu'il avait su le nom de la maison (voulant dire naturellement par là qu'il l'avait oublié), qu'il s'efforcerait d'obtenir de nouveau ce nom et de me le faire connaître ; mais je ne m'attends pas à recevoir cette information.

Je me suis efforcé de faire entrer dans l'esprit de M. Drouyn de Lhuys les *graves conséquences qui découleraient de l'évasion de ces vaisseaux et de leur passage comme corsaires dans les mains des confédérés*. Il m'a dit qu'il ne souhaitait pas cela, et qu'il ne croyait pas du tout que cette éventualité pût se présenter. Il ajoutait que si l'on voulait aider le Sud, on n'aurait certainement pas recours à des moyens mystérieux et indirects, et qu'on le reconnaîtrait une bonne fois; qu'un pareil acte rendrait au Sud un réel service, en lui donnant un rang et un état au milieu des nations, et qu'au contraire une manière aussi mesquine de procéder dans le but de venir en aide au Sud serait indigne d'une grande nation comme la France et ne servirait de rien; que *permettre au Sud d'acheter quelques vaisseaux à M. Arman en les payant tout leur prix*, ne produirait aucun effet sérieux sur la guerre des États-Unis, en même temps que cela exaspérerait le Nord sans rapporter ni remercîment, ni gratitude de la part du Sud. « Non, dit-il, si nous nous proposions d'aider le Sud, nous dirions que nous ne pouvons considérer comme une rébellion ordinaire cette guerre qui a duré de trois à quatre ans, que le Sud a droit à être reconnu, et nous le recon-

maîtrions en nous exposant aux conséquences de cette reconnaissance. Mais, ajouta-t-il, le gouvernement n'a ni le désir, ni le projet d'aider le Sud, veut conserver sa neutralité, et, en permettant de délivrer ces vaisseaux à un neutre en Hollande, il n'a fait que ce que la loi l'obligeait de faire. »

Après deux entretiens avec M. Forbes et un autre homme d'affaires intelligent (M. Beckwith, beau-frère de M. Forbes), tous deux ayant quelques notions de la Hollande et de ses relations d'affaires, j'ai dit à M. Drouyn de Lhuys que si ces vaisseaux avaient la permission de sortir des ports français, permission contre laquelle je protestais naturellement, je préférerais qu'ils fussent conduits à Amsterdam, sous le commandement d'officiers français ou avec une escorte française, et que l'on ne se fiât pas à la promesse des parties intéressées d'y mener elles-mêmes les vaisseaux. Si ce dernier parti était adopté, je craignais que les vaisseaux ne prissent immédiatement la mer, et que nous ne perdissions l'occasion d'une intervention ultérieure à leur sujet, ce à quoi MM. Forbes et Beckwith attachent quelque importance. Il me dit qu'il consulterait le ministre de la marine sur ce point.

M. Drouyn de Lhuys m'a paru un peu enclin à se plaindre des derniers procédés de notre gouvernement. Il est revenu sur notre refus de charbon à leur flotte, et sur la remise que vous avez faite, comme il l'a dit, pour que celui-ci fût pendu, du secrétaire de Vidaurri qui s'était enfui à Brownsville afin d'y trouver un abri, quoiqu'il y eût maintenant à peine une guerre contre la France au Mexique; à peine s'il y avait quelques bandes de maraudeurs et de pillards. Il m'a dit aussi que lorsque les officiers de l'armée française étaient en route sur l'Océan pour visiter notre pays, dans le dessein d'examiner ce qui pouvait y être vu, avec notre assentiment et notre assurance d'un bon accueil, ils avaient été informés que telle ou telle ligne ne pouvait être examinée. M. Drouyn de Lhuys disait qu'il lui eût été plus agréable d'être mis au courant plus tôt, etc., etc., etc. Je ne pouvais pas méconnaître que l'étalage de ces griefs provenait en partie de ce que M. Drouyn de Lhuys avait conscience, que c'était à nous et non pas à eux qu'appartenait le

juste sujet de plainte. Il était disposé à me devancer en pareille matière et à m'adresser des plaintes plutôt qu'à en recevoir.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur, William L. Dayton.

A

M. DAYTON A M. DROUYN DE LHUYS

(Traduction.)

Paris, le 4 juin 1864.

Monsieur le ministre,

Après les récentes assurances de Votre Excellence, que les vaisseaux cuirassés de Bordeaux avaient été certainement vendus à un gouvernement neutre, et que les clippers de ce port et de Nantes ne seraient pas livrés aux confédérés, je n'ai donné à ce sujet que peu ou point d'attention ; mais notre consul à Bordeaux m'ayant appris hier que le *Yeddo* partira lundi ou mardi prochain (le 6 ou le 7 courant), quoique l'ouvrage n'y soit pas complétement terminé, j'ai jugé convenable d'en informer Votre Excellence. Je n'avais pas cru possible, d'après ce qui m'était venu d'autres sources, que ce vaisseau fût à même de prendre la mer aussitôt.

Je profite de cette occasion pour renouveler à Votre Excellence les assurances de la haute considération avec laquelle j'ai l'honneur d'être votre très-obéissant serviteur,

William L. Dayton.

B

M. DROUYN DE LHUYS A M. DAYTON

Paris, 6 juin 1864.

Monsieur le ministre,

J'ai reçu la lettre que vous m'avez fait l'honneur de m'écrire au sujet du prochain départ de Bordeaux de la corvette à vapeur *Yeddo*. Le con-

structeur de ce navire a justifié devant moi de la vente régulière en Hollande de ce bâtiment et d'une autre corvette *Osacca* provenant de ses chantiers, et qui l'une et l'autre doivent être remises, à Amsterdam, à leurs acquéreurs. Après l'examen des contrats produits, le gouvernement de l'Empereur n'a aucun droit d'empêcher la sortie des navires dont il s'agit, et leur livraison à des neutres en l'état de désarmement où ils doivent leur être livrés.

Agréez les assurances de la haute considération avec laquelle j'ai l'honneur d'être, monsieur le ministre, votre très-humble et très-obéissant serviteur,

Signé : DROUYN DE LHUYS.

C

M. DAYTON A M. DROUYN DE LHUYS

(Traduction.)

Paris, 7 juin 1864.

J'ai l'honneur de vous accuser réception de la lettre de Votre Excellence, datée du 6 courant, qui m'est parvenue hier soir, et qui m'informe que le constructeur du *Yeddo* et de l'*Osacca* a prouvé devant Votre Excellence la vente régulière de ces vaisseaux en Hollande pour être livrés à Amsterdam.

Je regrette beaucoup de vous paraître tout à fait importun au sujet de ces vaisseaux, mais ce sujet a une telle importance au point de vue des intérêts des États-Unis et de leurs bonnes relations avec la France, que je préfère m'exposer à cet inconvénient, plutôt que d'encourir l'imputation d'inattention ou d'indifférence. Je ne puis, en outre, me défaire du sentiment de défiance, relativement à la bonne foi d'une vente par le constructeur de ces vaisseaux. Je me rappelle qu'ils ont été construits, aux

termes d'un contrat, pour les confédérés, que le prix avait été payé par très-forts à-compte, sinon totalement, aussi par les confédérés; double fait dont la preuve écrite est entre les mains de Votre Excellence. Leur structure et leur forme, d'après les informations sérieuses que je reçois de personnes familières avec les vaisseaux et le commerce des mers de la Chine, pour lequel commerce on prétend que ces vaisseaux sont construits, ne sont pas celles usitées pour les vaisseaux de commerce dans ces mers, et même, il est vrai de le dire, dans toute autre mer. Je me rappelle aussi qu'ils avaient des sabords, fermés maintenant, mais faciles à rouvrir en pleine mer et prêts à recevoir un armement. Je me rappelle aussi que le constructeur a déjà été pris en flagrant délit de la plus grosse inexactitude, relativement à la vente d'abord au Danemark, ensuite à la Suède, de quelques-uns des vaisseaux bâtis d'après les contrats pour les confédérés.

Il affirme maintenant, si je comprends bien votre lettre, que ces bâtiments sont vendus non pas à un gouvernement, mais à un particulier; le mensonge et la mauvaise foi de cette vente, si elle existe, sont difficiles, sinon impossibles à prouver. La Hollande a des possessions aux Indes orientales, ce qui peut fournir un prétexte plausible pour conduire ces vaisseaux dans l'océan Pacifique, où l'on dit que les confédérés ont besoin d'eux.

Cette manière d'agir, vous voudrez bien vous le rappeler, est précisément celle qui a été déjà suivie par les confédérés pour les deux béliers achetés par eux en Angleterre. Après que tous les prétextes qu'ils avaient invoqués pour en attribuer la propriété à des gouvernements étrangers ont échoué, ils ont dit que les béliers avaient été vendus à M. Bravay. Je sais combien il est difficile de prouver une négation ou d'attaquer la bonne foi d'une vente, quand, comme dans ce cas, les actes peuvent être réguliers; mais j'aimerais, si Votre Excellence y consent, en avoir le moyen. Si donc je puis en faire la demande correctement, et si aucune objection ne se présente à l'esprit de Votre Excellence, je considérerais comme une faveur que vous veuillez bien me communiquer les noms et la résidence des prétendus acquéreurs de ces vaisseaux.

Je saisis cette occasion pour renouveler à Votre Excellence les assurances de la plus haute considération, avec laquelle j'ai l'honneur d'être

Votre très-obéissant serviteur,

WILLIAM L. DAYTON.

N° 488.

M. DAYTON A M. SEWARD

EXTRAITS.

(Traduction.)

Paris, 13 juin 1864.

Monsieur,

J'ai reçu samedi un télégramme de notre agent consulaire à Cherbourg, m'avertissant qu'un vaisseau confédéré, supposé être la *Florida*, venait de jeter l'ancre dans ce port. Deux ou trois heures après, je recevais ce second télégramme :

« Le vapeur rebelle est l'*Alabama*, avec trente-sept prisonniers fédéraux; il a capturé le vaisseau *Rockingham*, de New-York, et une barque au large, dans les eaux du cap de Bonne-Espérance.

« EDWARD LIAIS, vice-consul. »

J'ai immédiatement télégraphié au capitaine Winslow, du vaisseau des États-Unis *Kearsarge*, alors à Flessingue. Le capitaine Winslow m'a répondu qu'il serait dans les eaux de Cherbourg vers mercredi..... J'ai immédiatement aussi adressé à M. Drouyn de Lhuys, ministre des affaires étrangères, une note de protestation analogue à celle que j'avais déjà faite pour la *Florida* et la *Georgia*, et dont vous trouverez la copie ci-annexée. J'ai pensé que, à tous égards, il valait mieux ne pas omettre cette démarche, quoique la politique du gouvernement français ait été révélée à l'occasion d'autres vaisseaux. Mais je me rappelais qu'un jour, dans le cours d'une conversation au sujet de ces vaisseaux, j'avais dit

à M. Drouyn de Lhuys qu'il ne leur manquait plus qu'un vaisseau, l'*Alabama*, pour faire des ports français le rendez-vous de toute la flotte rebelle, et que je comptais sur la prochaine arrivée de l'*Alabama*, M. Drouyn de Lhuys m'avait dit vivement : « Monsieur, je ne permettrai pas l'entrée de ce vaisseau. »

Il est juste de dire que ces paroles n'étaient pas prononcées par lui ni prises par moi comme une promesse délibérée ; elles avaient plutôt l'air d'une exclamation, d'un éclat d'impatience à la vue de l'usage que l'on faisait des ports français, usage que M. Drouyn de Lhuys considérait avec raison comme le résultat non pas d'un accident, mais d'un dessein bien arrêtée de créer un conflit entre la France et les États-Unis. Cependant le caractère de ce vaisseau est si hostile et si notoire, qu'il est possible qu'il soit expulsé ; mais, si on en agit autrement, il sera bon de savoir et de comprendre qu'ils appliqueront leurs règles dans les cas les plus extrêmes. Si leur conduite se règle sur ces principes, ils n'auront pas le droit de se plaindre, si, en revanche, lorsque l'occasion s'en présentera, nous usons à leur égard des mêmes errements. (*If they act upon these principles they can scarcely complain if we, in return, when occasion shall arise, apply the same to themselves.*)

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

William L. Dayton.

N° 492.

M. DAYTON A M. SEWARD

EXTRAIT.

(Traduction.)

Paris, 20 juin 1864.

La première nouvelle que j'ai reçue était un télégramme de mon fils, qui m'est parvenu hier dimanche à deux heures de l'après-midi, et qui était conçu en ces termes :

« Cherbourg, 19 juin 1864, 1 heure 22, le *Kearsarge* a coulé bas l'*Alabama* ce matin, après un combat d'une heure et demie. L'*Alabama* a été coulé bas à cinq milles de la côte. »

Wm Dayton.

N° 495.

M. DAYTON A M. SEWARD

Paris, 24 juin 1864.

Le *Yeddo*, l'un des vaisseaux construits à Bordeaux par Arman pour les confédérés, a quitté le port hier matin, vers six heures et demie. Vous vous rappelez que je vous avais dit que je préférerais qu'il fût livré à Amsterdam plutôt qu'à Bordeaux s'il lui était permis de quitter le port. Il reste à voir maintenant si la Hollande autorisera l'armement du bâtiment, et aidera ou appuiera d'une manière quelconque cette supercherie contre nous, si supercherie il y a.

L'*Osacca*, navire jumeau de l'*Yeddo* et vendu, d'après ce qui m'a été dit, ne sera pas en mesure de partir avant une semaine ou peut-être deux. Son achèvement est poussé avec toute la rapidité possible, et de nombreux ouvriers y travaillent; il y aura naturellement, comme pour le *Yeddo*, permission de quitter le port. M. Drouyn de Lhuys, ainsi que je vous l'ai déjà dit, se montre très-convaincu que la vente est sincère et que les navires ne passeront pas dans les mains des confédérés; mais je ne suis pas du tout tranquille, quoique je n'aie d'autres bases pour mes soupçons, que les circonstances de l'affaire et ma profonde méfiance à l'endroit de la bonne foi de M. Arman. M. Drouyn de Lhuys, à qui je renouvelais hier mes remontrances à ce sujet, m'a dit que le gouvernement français ne pouvait faire plus qu'il n'avait fait; qu'il avait pris toutes les mesures de précaution et de prudence nécessaires pour s'assurer que la vente était faite à un neutre et de bonne foi; que le constructeur avait le droit de vendre son bâtiment, et que l'on ne pouvait l'en empêcher sans s'exposer à des dommages-intérêts envers lui. Je

lui répondis qu'il valait pourtant mieux courir cette chance que celle d'une guerre entre les deux pays. Il répliqua alors que le gouvernement français était, comme le nôtre, soumis aux lois, et qu'il devait, aussi bien que le gouvernement américain, respecter les droits des citoyens; que, malgré tous nos *reproches* contre la France, rien n'était arrivé, au moins jusqu'au départ de l'*Yeddo*, dont nous puissions nous plaindre en quoi que ce soit. Je n'ai rien répondu pour contredire ce terme de *reproches*, quoique jamais je n'aie prononcé de paroles qui puissent recevoir cette qualification; mais j'ai dû adresser, au sujet de l'achèvement et du départ de ces navires, de fréquentes et pressantes représentations qui étaient sans doute à peu près ce que M. Drouyn de Lhuys voulait dire. Je ne dois pas et je ne peux pas, en réalité, aller plus loin sur ce sujet que je ne me suis avancé. J'espère que mes soupçons finiront par être sans fondement; mais je désire que le *Niagara* et le *Dictator* soient ici. Une augmentation de force devant le littoral et dans les eaux de la France peut devenir nécessaire à un jour prochain; la présence de ces bâtiments, à tous égards, sera utile.

Toute la presse du gouvernement français exprime ses sympathies pour l'*Alabama*. Vous pourriez supposer, d'après ses récits, que ce navire est sorti pour combattre seulement dans un but élevé d'honneur, quoique avec la conscience qu'il était inférieur, à tous égards, par la construction, l'armement et le nombre de son équipage, et que, en fait, c'est un pur martyr d'un sentiment d'honneur chevaleresque.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

William L. Dayton.

N° 595.

M. SEWARD A M. DAYTON

DÉPARTEMENT D'ÉTAT.

(Traduction.)

Washington, 28 juin 1864.

Monsieur,

M. Geofroy m'a communiqué aujourd'hui une dépêche qu'il a reçue de M. Drouyn de Lhuys, annonçant le fait de la vente des deux vais-

seaux l'*Yeddo* et l'*Osacca*, construits par Arman pour les confédérés, et qui doivent être livrés en Hollande, précisément dans les termes que M. Drouyn de Lhuys vous a fait connaître en vous informant de cette transaction, et que vous m'avez indiqués dans vos dépêches. En l'absence de renseignements complets et précis sur les noms, la condition et la profession du prétendu acheteur, les termes du contrat et les autres circonstances de la vente alléguée, le gouvernement n'est pas en mesure d'acquiescer aux mesures prises par le gouvernement français. Il doit donc être entendu que nous maintenons vis-à-vis de la France toutes les protestations que nous avons faites au sujet de ces vaisseaux, et que *nous réservons tous droits et tout recours sur ces vaisseaux eux-mêmes qui appartiennent aux États-Unis, d'après le droit des gens*. En même temps, nous croyons volontiers que le gouvernement français a pris toutes les précautions nécessaires pour empêcher ces vaisseaux d'être employés à faire la guerre aux États-Unis.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

William H. Seward.

N° 517.

M. DAYTON A M. SEWARD

(Traduction.)

Paris, 20 juillet 1864.

Monsieur,

Je vous transmets sous ce pli copie de la dernière lettre de M. de la de la Montagnie, notre consul à Nantes, relativement aux bâtiments qui se construisent dans ce port.

Il semble croire qu'un homme, nommé Hansarson, qui a été, comme on l'a supposé, agent des rebelles en ce port, a encore la charge de ces vaisseaux; d'où il conviendrait de conclure que les rebelles ont encore un intérêt dans les deux clippers en construction à Nantes, et y exercent une surveillance. Vous vous rappelez que ces bâtiments ne sont pas les bâtiments blindés.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur, William L. Dayton.

M. JOHN DE LA MONTAGNIE A M. DAYTON

(Traduction.)

CONSULAT DES ÉTATS-UNIS.

Nantes, 14 juillet 1864.

Monsieur,

Depuis la dernière communication que j'ai eu l'honneur de vous adresser le 2 juillet, je dois vous transmettre les informations suivantes. Le mardi de cette semaine (12 juillet), j'ai été à Saint-Nazaire, espérant y apprendre quelque chose sur les navires qui y sont. Si M. Bourcard était exact en disant que Hansarson, l'agent rebelle, n'avait plus de commandement en ce moment, cela a cessé d'être vrai, car il a toujours son contrôle. Cependant le nombre des ouvriers est restreint, et il y a eu peu d'avancement depuis mon dernier rapport. Je continue à penser que les clippers ne peuvent être terminés avant la fin d'août.

J'ai appris hier, de bonne source, que des agents prussiens et péruviens ont demandé d'acheter ces vaisseaux; mais les agents rebelles ont refusé de les vendre.

Je suis, monsieur, très-respectueusement votre obéissant serviteur,

JOHN DE LA MONTAGNIE.

N° 603.

M. SEWARD A M. DAYTON

(Traduction.)

DÉPARTEMENT D'ÉTAT.

Washington, 11 juillet 1864.

Monsieur,

Votre dépêche du 24 juin, n° 495, m'est parvenue; elle m'apprend que l'*Yeddo* est parti le 23 juin sous pavillon français pour Amsterdam.

Quoique j'aie pleine confiance dans les assurances données par M. Drouyn de Lhuys de la bonne foi du gouvernement français, relativement à la vente et au départ de ce vaisseau, je conserverai toujours de grands soucis jusqu'à ce que j'aie appris son arrivée à la destination qu'on lui assigne. Je compte qu'avant qu'un nouvel incident puisse nous surprendre en Europe, le *Niagara* et l'*Iroquois* seront dans les eaux de l'Europe, et je ne doute pas que leurs équipages ne suffisent avec ceux du *Kearsarge* pour protéger nos intérêts dans cette région. Je vous remercie des renseignements que vous m'avez donnés sur le ton de la presse gouvernementale en France, relativement à l'engagement naval qui s'est terminé par la destruction de l'*Alabama*. Il est désagréable de trouver dans ce fait la démonstration que ceux qui désirent jouir de la confiance impériale regardent comme n'étant pas hors de propos de manifester des sentiments hostiles à l'égard de notre pays. Néanmoins nous ne serons ni moins sages ni, par conséquent, moins en sûreté, parce que nous connaîtrons ceux qui, dans la société européenne, devront être regardés comme nos amis.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

William H. Seward.

N° 629.

M. SEWARD A M. DAYTON

(Traduction.)

DÉPARTEMENT D'ÉTAT.

Washington, 8 août 1864.

Monsieur,

J'ai reçu votre dépêche du 20 juillet (n° 517), ainsi que ses annexes, notamment une lettre que vous adressait notre excellent consul à Nantes, M. John de la Montagnie, au sujet de deux clippers qui sont en cours de construction en ce port.

La circonspection et la vigilance que montre ce consul sont jugées dignes de la plus haute approbation, et les informations qu'il transmet méritent toute attention. En même temps, je suis très-frappé de la bonne foi et de la franchise manifestées par M. Drouyn de Lhuys, et je suis sûr qu'à toute époque il répondra promptement à toutes les questions que vous pourrez lui faire au sujet des navires. A la dernière extrémité, les forces navales que nous avons maintenant dans les eaux d'Europe doivent être prêtes à les capturer ou à les détruire, et j'espère que vous voudrez bien veiller à ce que les officiers qui les commandent soient bien informés.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

William H. Seward.

N° 526.

M. DAYTON A M. SEWARD

(Traduction.)

Paris, 23 août 1864.

Le fragment ci-inclus est détaché du *Galignani* de ce matin, et je reçois en même temps de notre consul à Nantes des renseignements analogues sur les voyages d'essai projetés par ces navires. Il y a un léger revêtement en fer à l'intérieur de ces vaisseaux, qui a environ un pouce d'épaisseur. J'ai donné cette information au capitaine Rodgers, de l'*Iroquois*, qui répare maintenant ses chaudières au Havre, et je lui ai donné l'avis de jeter l'ancre devant le port de Nantes et d'y conférer avec notre consul dans ce port.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

William L. Dayton.

FRAGMENT DU GALIGNANI DU MARDI 23 AOUT

« Deux bâtiments, destinés au gouvernement confédéré, sont depuis quelque temps en construction à Nantes. *Le Phare de la Loire* annonce maintenant que le *San Francisco* et le *Shang-Haï* sont encore au dock de Saint-Nazaire, où leur équipement est complété avec un certain mystère. Une affiche, placée dans un endroit apparent devant le hangar, interdit l'entrée aux étrangers. Des crampons ont, dit-on, été placés le long des flancs du bâtiment, dans le voisinage des machines, pour recevoir des chaînes, et former ainsi un armement semblable à celui dont s'est servi le *Kearsarge* dans sa rencontre avec l'*Alabama*. M. Voruz, assure-t-on, a reçu du ministre de la marine l'autorisation d'essayer les machines. M. le comte de Chasseloup-Laubat, néanmoins, a exigé qu'un seul vaisseau quittât le port, et qu'on le tînt au courant de chaque départ et de chaque arrivée de ces vaisseaux. *Le Phare de la Loire* ajoute que la date des voyages d'essai n'est pas encore fixée. »

N° 529.

M. DAYTON A M. SEWARD

(Traduction.)

Paris, 25 août 1864.

Je suis heureux d'apprendre que le capitaine Rodgers, de l'*Iroquois*, ait donné satisfaction pour les négligences reprochées au *Niagara* en matière de salut. Le capitaine de l'*Iroquois*, le matin de la fête de l'Empereur, est entré dans le port de Boulogne et a salué. Au Havre également, il a salué à l'entrée du port, et, au regret des officiers du

port, ils n'avaient pas de canon monté pour rendre le salut, ce qu'ils n'ont pu faire qu'après quelques heures; mais ces officiers sont immédiatement venus à bord pour s'excuser de leur semblant de négligence. Je lui exprime la pensée que, même dans les occasions où le droit au salut est douteux, il est préférable de le donner. Son vaisseau, ayant terminé ses réparations, a quitté le Havre hier et va de là à Saint-Nazaire, puis à Bordeaux, où il verra nos consuls dans ces ports et surveillera les navires confédérés qui s'y construisent. Vous voudrez bien vous rappeler que nous ne savons pas si les batteries blindées et les deux clippers que l'on construit dans ces ports ont été transférés à des neutres, et j'ai dit au capitaine Rodgers que, dans l'état de nos informations présentes, ces *navires étaient susceptibles d'être capturés en pleine mer.* Le *Niagara* et le *Sacramento* sont à présent à Flessingue.

Je n'entends plus parler maintenant de bâtiments confédérés dans les mers d'Europe.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

William L. Dayton.

N° 532.

M. DAYTON A M. SEWARD

(Traduction.)

Paris, 1er septembre 1864.

Monsieur,

Notre infatigable consul de Nantes m'écrit qu'un agent à Saint-Nazaire et à Belle-Isle lui est indispensable, afin qu'il puisse communiquer immédiatement avec les vaisseaux des États-Unis qui se trouvent le long du littoral français, et que, en outre, il ne peut se dispenser, dans certaines occasions, de recourir à l'usage du télégraphe. Il m'a demandé s'il était autorisé à faire ces dépenses nécessaires ; je lui ai répondu ce qui suit :

« Il n'y a pas de doute que vous ne receviez les allocations pour les dépenses nécessaires que vous ferez pour le payement des agents que vous emploierez à Saint-Nazaire, à Belle-Isle et partout ailleurs, et pour les télégrammes; il faut seulement que le droit de dépenser de l'argent dans ce but soit prudemment exercé, et que vous retiriez des reçus en due forme pour chaque payement. »

D'ailleurs, ces dépenses ne devront pas s'élever à un total bien élevé.

Votre département a toutes les pièces relatives à ces vaisseaux de Bordeaux et de Nantes. Si nos bâtiments de guerre les saisissaient sur mer, vous semble-t-il que la France aurait un juste sujet de plainte? Je vous fais cette demande, parce qu'il n'y a pas à douter que, si cette prise a lieu pendant qu'ils sont sous le pavillon français et avant leur livraison aux confédérés, il y aura, à tort ou à raison, une discussion sérieuse élevée par le gouvernement français, discussion QUI PEUT ENTRAINER DES HOSTILITÉS ENTRE LES DEUX PAYS (*a question which might lead to hostilities betwen the two countries*).

Je vous envoie la copie de deux lettres que j'ai récemment reçues, l'une de notre consul à Nantes, l'autre du capitaine Rodgers, de l'*Iroquois*.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

WILLIAM L. DAYTON.

LE COMMANDANT RODGERS A M. DAYTON

(Traduction.)

A bord de l'*Iroquois*, vaisseau des États-Unis.
Saint-Nazaire (France), 28 août 1864.

Monsieur,

L'*Iroquois* a jeté l'ancre devant Saint-Nazaire dans la nuit du vendredi, et est entré dans le port hier matin ; je partirai à minuit pour Bordeaux.

Notre consul à Nantes est venu me trouver ici la nuit dernière, et m'a donné beaucoup d'utiles renseignements.

J'ai vu, en passant devant elles, les deux corvettes rebelles qui sont ici dans le bassin, et je les ai fait observer de très-près. Ce sont des vaisseaux d'une apparence très-formidable, paraissant jauger environ dix-huit cents tonneaux, capables de porter de lourdes batteries, entièrement équipés, en état de marcher également bien à la voile et à la vapeur, pouvant tenir longtemps la mer, et probablement supérieurs en force au plus grand nombre des navires de notre propre croisière. Ils paraissent avoir été équipés de façon à assurer à leurs officiers et à leur équipage un aménagement commode, à rester longtemps sur l'Océan et à faire éprouver de grands désastres à notre marine marchande. Aucune dépense ne paraît avoir été épargnée pour leur construction. On croit que les canons ont été fondus ici même, et personne ne paraît douter que ces navires ne soient destinés aux confédérés. M. de la Montagnie vous tient si bien au courant de tous les détails de leur équipement, qu'il ne m'est pas nécessaire d'insister plus longtemps sur ce point.

Je vous suis très-reconnaissant de votre lettre du 25 courant, que j'ai eu l'honneur de recevoir hier soir. Si je rencontre, soit le *Shang-Haï*, soit le *San Francisco* en mer, MÊME POUR LE VOYAGE D'ESSAI, SOUS LE PAVILLON FRANÇAIS, je ferai tout mon possible pour les capturer, à moins d'avis contraire de votre part (*even upon their trial trips, under the french flag, I shall do my utmost to capture them unless otherwise advised by you*).

Il ne sera pas néanmoins très-aisé pour l'*Iroquois* de veiller aux vaisseaux de Bordeaux, Saint-Nazaire et Calais, et il n'est pas facile non plus d'avoir des communications directes avec nos consuls de Nantes et de Bordeaux, tous deux quelque peu éloignés de la mer, alors que les autorités françaises sont si émues de la présence de nos bâtiments de guerre dans leurs eaux (*the french authorities are so sensitive as to the presence of our ships of war in their waters*).

Après avoir quitté Bordeaux, je reviendrai probablement dans trois ou quatre jours d'ici à Belle-Isle, pour me tenir en communication avec le consul de Nantes.

J'ai l'honneur d'être avec grand respect votre très-obéissant serviteur,

E. R. P. Rodgers,
Commandant de la marine des États-Unis.

N° 48.

M. JOHN DE LA MONTAGNIE A M. DAYTON

(Traduction.)

CONSULAT DES ÉTATS-UNIS.

Nantes, 29 août 1864.

Monsieur,

Comme suite de mes rapports au sujet des bâtiments rebelles de Saint-Nazaire, j'apprends que, un jour de la semaine dernière, trente-cinq tonnes de mélange bitumineux pour allumer les feux des machines ont été mis à bord du *San Francisco*, et que la machine a travaillé pendant un jour. Le bâtiment a aussi navigué autour du bassin. J'étais informé, par une personne qui était à bord, que la machine marchait bien et d'une manière satisfaisante. Le combustible a été transporté du quai à bord d'un bâtiment qui s'était rangé le long de ce quai. Le vaisseau occupe maintenant la position extrême dans le bassin, et pourrait prendre la mer dans cinq ou six jours si l'on se pressait.

Je suis informé par un pilote français qui est maintenant à bord de l'*Iroquois*, en permanence, et qui, à ma requête et avec le consentement du capitaine Rodgers, est allé hier à onze heures à bord, qu'il avait appris par le gardien que M... (il ne pouvait se rappeler le nom), l'Américain qui commande l'ouvrage sur les bâtiments (sans doute Hansarson), lui avait donné l'ordre positif de ne laisser personne à bord pendant que la corvette du Nord était dans le port, que les vaisseaux seraient prêts à partir dans un mois, qu'ils devaient avoir dix-neuf canons de cent-vingt livres, deux qui seraient pointés à travers les ou-

vertures d'arrière de la cabine du capitaine, huit de chaque côté, et un qui pointerait sur le gaillard d'avant. Il disait qu'ils n'avaient pas été et qu'ils ne seraient pas vendus, que c'étaient des vaisseaux confédérés ; le gardien ne savait pas que son interlocuteur était pilote de l'*Iroquois*, ni qu'il avait des rapports avec moi. Je vous donne ces renseignements tels que je les ai reçus. Il doit s'être trompé sur le calibre des canons. J'omettais de vous dire que le gardien ajoutait qu'on irait chercher les canons en Suède.

Aussitôt que l'on a su à Saint-Nazaire qu'un bâtiment américain était signalé, toutes les ouvertures des bâtiments ont été closes, et des paillassons ont été tendus du côté du navire qui donne sur le quai. La porte sur le bordage du côté du rivage a été fermée, et des ordres ont été donnés de n'admettre que des ouvriers à bord. Ce pilote français n'est entré que sous le nom de son cousin qui agrée les vaisseaux. Le nom de cet agréeur est Mogart (de Cherbourg). Le pilote disait que Mogart lui avait rapporté qu'il travaillait pour les autorités confédérés et était payé par elles ; mais le pilote n'a pu me dire de quelle personne son cousin recevait sa paye.

Je suis, monsieur, très-respectueusement votre obéissant serviteur,

JOHN DE LA MONTAGNIE.

N° 536.

M. DAYTON A M. SEWARD

(Traduction.)

Paris, 9 septembre 1864.

Monsieur,

Ayant été informé par le capitaine Rodgers, commandant du vapeur l'*Iroquois* de la marine américaine, qu'il était devant la côte de France, surveillant les bâtiments confédérés construits à Bordeaux et à Nantes, et qu'il les saisirait à leur voyage d'essai, s'il pouvait les

joindre en mer ; j'ai adressé une note à M. Drouyn de Lhuys dont je vous envoie une copie ci-contre. M. Drouyn de Lhuys m'a annoncé hier qu'il avait envoyé une copie de ma note au ministre de la marine, et que si ce ministre lui faisait savoir qu'un ou plusieurs de ces vaisseaux, ou que tous avaient été vendus à un neutre, il me communiquerait ce fait. Le *Yeddo* d'abord et l'*Osacca* ensuite, deux des quatre clippers construits d'après le contrat pour les confédérés ayant été livrées à la Prusse, et portant maintenant le pavillon de cette puissance, les probabilités de la même destination ou d'une destination analogue pour les deux autres vaisseaux paraissent s'accroître.

Je désire cependant mettre le plus grand soin à me procurer tous les renseignements possibles avant qu'une tentative pour la saisie de ces vaisseaux ait lieu.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

William L. Dayton.

M. DAYTON A M. DROUYN DE LHUYS

(Traduction.)

Paris, 29 août 1864.

Monsieur le ministre,

Je regrette d'être encore dans la nécessité de troubler de nouveau Votre Excellence, au sujet des vaisseaux qui viennent d'être ou sont construits à Nantes et à Bordeaux, pour les soi-disant confédérés du Sud. Mais je dois agir ainsi, afin de prévenir, si c'est possible, toute difficulté qui pourrait s'élever entre la France et les États-Unis.

Votre Excellence est en possession de la preuve que quatre clippers et deux batteries blindées ont été l'objet de marchés signés par les parties, et ont été construits dans ces deux ports. Pour ce qui concerne deux de ces vaisseaux, l'*Yeddo* et l'*Osacca*, ils ont été, à ce qu'il paraît, transférés à un pouvoir neutre vis-à-vis des États-Unis ; mais votre Excellence ne m'a donné aucune assurance que les deux clippers de Nantes

et les deux batteries de Bordeaux aient été en totalité ou en partie transférés de la même manière. *Ils seront, dans ces circonstances, exposés à être capturés par nos croisières.* Dans l'espérance d'éviter toute discussion désagréable entre les deux gouvernements, je prie Votre Excellence de vouloir bien me dire, en réponse, si vous avez la connaissance de quelque changement de propriété pour l'un des vaisseaux auxquels je me réfère.

Je suis, très-respectueusement, votre obéissant serviteur,

William L. Dayton.

N° 540.

M. DAYTON A M. SEWARD

(Traduction.)

Paris, 15 septembre 1864.

Monsieur,

Par ma réponse n° 536 je vous ai informé que, afin d'éviter toute difficulté, j'avais demandé à M. Drouyn de Lhuys s'il avait connaissance de quelque changement survenu dans la propriété des bâtiments qui ont été construits à Bordeaux et à Nantes pour les confédérés. Je lui expliquai que je lui adressais cette demande dans l'espoir de couper court à tout différend avec le gouvernement français, dans le cas de la capture de ces vaisseaux par l'un de nos corsaires; que, dans l'état des choses, nous nous croirions autorisés à les saisir aussitôt qu'ils sortiraient des eaux françaises, même pour leur voyage d'essai; car je savais que l'un de ces vaisseaux était sur le point de sortir pour accomplir un voyage de cette sorte. Il me répondit que s'il apprenait quelque changement survenu dans cette propriété, il m'en ferait part. Jusqu'ici je n'ai pas reçu d'avis de cette espèce, mais notre consul de Nantes vient de m'informer que des ordres sont arrivés à ce port, à l'effet de retirer le permis précédemment accordé à ces vaisseaux de faire leur voyage d'essai.

Cet ordre vient évidemment de ce que nos intentions de saisir les bâtiments ont été connues, et de ce que l'*Iroquois* était à l'ancre devant la côte et en surveillance. Il semblerait donc que le gouvernement français désire, comme nous, éviter toute difficulté.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

WILLIAM L. DAYTON.

N° 649.

M. SEWARD A M. DAYTON

(Traduction.)

DÉPARTEMENT D'ÉTAT.

Washington, 17 septembre 1864.

Monsieur,

Je viens vous accuser réception de votre dépêche du 25 août (n° 526), relative aux voyages d'essai projetés par certains vaisseaux qui sont dans les ports français pour les insurgés.

En vous remerciant de vos renseignements, je dois vous informer, en réponse, que je les ai communiqués au secrétaire de la marine et l'ai pressé d'ORDONNER LA CAPTURE DE CES VAISSEAUX (*have urged upon him the capture of those vessels*).

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

WILLIAM H. SEWARD.

N° 653.

M. SEWARD A M. DAYTON

(Traduction.)

DÉPARTEMENT D'ÉTAT.

Washington, 19 septembre 1864.

Monsieur,

J'ai reçu votre dépêche du 1er septembre (n° 532), avec les lettres du

capitaine Rodgers et de M. de la Montagnie qui y étaient annexées, et j'ai communiqué ces documents au Président. Votre réponse au consul de Nantes au sujet des dépenses d'agents à Saint-Nazaire et à Belle-Isle et de télégrammes est pleinement approuvée.

Nous apprenons que les deux corvettes qui sont à Nantes, notamment le *Shang-Haï* et le *San Francisco*, ont été construites pour nos ennemis les rebelles, qu'elles sont possédées par eux, et qu'elles sont destinées à être armées et employées en guerre contre les États-Unis. Nous n'avons pas d'informations qu'elles aient été vendues à une puissance ou à des particuliers neutres; nous n'avons aucune garantie contre elles si elles sont autorisées à quitter le port, et nous n'avons aucune raison de penser qu'elles seront empêchées de commettre des hostilités soit par la France, soit par toute autre puissance étrangère dont elles pourraient avoir la prétention d'arborer la pavillon. Dans cette situation, c'est *le devoir des officiers de notre marine de les capturer en haute mer, s'ils le peuvent*, et de les envoyer devant nos cours pour être adjugées. Sans recourir à la formalité d'une communication expresse et spéciale, vous avez fait connaître à M. Drouyn de Lhuys les intentions de notre gouvernement à ce sujet, et vous lui avez donné l'occasion, s'il la désirait, d'empêcher le départ des vaisseaux.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

WILLIAM H. SEWARD.

N° 660.

M. SEWARD A M. DAYTON

(Traduction.)

DÉPARTEMENT D'ÉTAT.

Washington, 20 septembre 1864.

Monsieur,

J'ai reçu votre dépêche du 25 août (n° 529), et je l'ai approuvée. Vous voudrez bien demander à M. Kreismann, notre secrétaire de léga-

tion à Berlin, de nouveaux renseignements, afin de savoir si les batteries blindées et les deux autres clippers construits à Saint-Nazaire et à Bordeaux ont été transférés à des neutres.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

WILLIAM H. SEWARD.

N° 542.

M. DAYTON A M. SEWARD

(Traduction.)

Paris, 29 septembre 1864.

Monsieur,

Par ma dépêche n° 536, je vous informais de la demande que j'avais adressée au gouvernement français, à l'effet de savoir si quelque changement était survenu dans la propriété des bâtiments construits à Bordeaux et à Nantes pour les confédérés, et je vous communiquais en même temps copie de ma note qui explique le but amical de ma demande. J'ai reçu une réponse courtoise et amicale de M. Drouyn de Lhuys. Mais, plus tard, le ministre des affaires étrangères m'a transmis une réponse de M. Chasseloup-Laubat, ministre de la marine, qui n'est pas du tout dans l'esprit de ma note, mais qui trahit un sentiment de récrimination et affecte un ton dictatorial. Je vous en envoie la copie et la traduction.

Dans mes rapports officiels, je me suis conformé soigneusement aux exigences les plus minutieuses du gouvernement français, et je me suis efforcé, en toute occasion, d'éviter toute chose qui pût risquer de blesser son amour-propre; mais cette réponse inattendue et qui, j'ai le droit de le dire, n'était nullement justifiée, m'a paru exiger une réfutation explicite. Je l'ai faite en termes modérés, je crois, et je vous en envoie copie.

Nous avons maintenant, à tout événement, comme résultat de cette

correspondance, ce que nous n'avons pas eu jusque-là *par écrit*, une promesse claire qu'aucun de ces quatre vaisseaux ne sera remis aux confédérés. Il est vrai qu'ils peuvent dire, dans la marche ultérieure de cette question, ce qu'ils ont déjà dit pour le *Yeddo* et l'*Osacca*, que tout ce qu'ils peuvent faire, c'est d'exercer toute la diligence possible pour empêcher cette livraison; mais cette diligence, sans aucun doute, s'accroîtra beaucoup plus par la conscience qu'ils auront de la promesse qu'ils nous ont faite et de notre acceptation de cette promesse.

Je suis, Monsieur, etc.,

William L. Dayton.

M. DROUYN DE LHUYS A M. DAYTON

Paris, 22 septembre 1864.

Monsieur,

Je m'étais empressé d'écrire à M. le ministre de la marine au sujet des deux clippers en construction à Nantes et des deux bâtiments blindés en chantier à Bordeaux, qui faisaient l'objet de votre lettre du 29 août dernier. M. le marquis de Chasseloup-Laubat vient de me faire parvenir sa réponse, et je ne puis mieux faire que de vous transmettre le texte même de cette communication, qui contient la réponse du gouvernement de l'Empereur aux observations que vous m'aviez fait l'honneur de m'adresser.

Agréez les assurances de la haute considération avec laquelle j'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre très-humble et très-obéissant serviteur,

Signé : Drouyn de Lhuys.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE
A M. LE MINISTRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

Paris, 17 septembre 1864.

Monsieur le ministre et cher collègue,

Vous m'avez fait l'honneur de me transmettre, le 5 de ce mois, la copie d'une lettre que M. le ministre des États-Unis vous a écrite le 29 août dernier, au sujet des deux clippers en construction à Nantes et des deux bâtiments blindés en chantier à Bordeaux. Ces navires seraient encore, suivant lui, la propriété des confédérés, et cette circonstance pourrait les exposer, s'ils prenaient la mer, à être capturés par les croiseurs fédéraux.

J'ai récemment autorisé M. Voruz aîné à faire procéder aux essais de machines du *Shang-Haï* et du *San Francisco ;* cette mesure est indispensable pour assurer la vente de ces navires, et nous ne saurions nous y refuser sans nuire aux intérêts de notre commerce. Mais, de même que pour le *Yeddo* et l'*Osacca*, j'ai fait connaître à ce constructeur que les deux navires précités ne pourraient quitter définitivement la Loire qu'autant qu'il justifierait auprès du département des affaires étrangères de leur vente régulière à une puissance étrangère non belligérante. Ce ne serait donc que si Votre Excellence me faisait savoir qu'il en peut être ainsi, que je donnerais à M. le chef du service à Nantes l'autorisation nécessaire.

Les mêmes précautions seront prises à l'égard des deux bâtiments blindés de Bordeaux; mais aucune disposition, que je sache, n'a encore été prise en ce qui concerne leur armement.

Nous pouvons donc donner à M. le ministre des États-Unis l'assurance que les quatres navires en question ne seront pas livrés aux États confédérés.

Ceci bien établi, je ne saurais me dispenser de faire observer à Votre

Excellence que la lettre de M. Dayton est conçue en des termes que nous ne saurions accepter, si elle renferme, comme cela paraît résulter d'une phrase de M. le ministre des États-Unis, la menace de s'emparer des bâtiments dont je crois devoir autoriser les essais, et cela pendant ces essais mêmes. On ne doit pas, en effet, oublier que ces bâtiments, sous pavillon français, montés par un équipage français, sont jusqu'à présent français; ce serait seulement s'ils étaient livrés à un ennemi des États du Nord que les bâtiments fédéraux pourraient s'en emparer. Mais, ainsi que je l'ai dit plus haut, cette livraison n'aura pas lieu, et notre déclaration doit suffire. Nous avons montré assez de loyauté lorsque, dans une circonstance récente, nous avons arrêté toute vente, tout départ d'un navire, pour qu'on ne mette pas en doute notre sincérité; et, depuis le commencement de la guerre, le gouvernement de l'Empereur a observé assez scrupuleusement les règles de la plus stricte neutralité, pour qu'il ne soit permis à personne d'élever de doute à cet égard. J'ajoute, monsieur le ministre et cher collègue, qu'il aurait été heureux de ne pas trouver au Mexique plus d'armes américaines et de combattants américains que les États du Nord n'ont rencontré, parmi les confédérés, de combattants français et d'armes françaises.

Au surplus, pour éviter de nouvelles difficultés, j'ai prescrit jusqu'à nouvel ordre de suspendre les essais du *San Francisco* et du *Shang-Haï;* je désire que vous puissiez avoir un entretien à ce sujet avec M. Dayton. Toutefois, si M. le ministre des États-Unis persistait dans sa menace, les navires n'en feraient pas moins leurs essais, mais alors sous la protection d'un de nos bâtiments cuirassés. Enfin, du jour où une tentative serait faite contre un navire dans de pareilles conditions, nous nous trouverions dans la nécessité d'interdire à tout navire américain du Nord de séjourner plus longtemps dans les eaux françaises.

En résumé, monsieur le ministre et cher collègue, et sans attendre la justification que les constructeurs de Nantes et de Bordeaux auront à produire à votre département au sujet de la vente régulière des deux clippers et des deux batteries blindées ci-dessus mentionnés, pour qu'ils puissent être autorisés à quitter ces deux ports, Votre Excellence appré-

ciera si les observations qui précèdent ne lui permettraient pas de répondre d'une manière péremptoire à la réclamation de M. Dayton.

Agréez, etc., etc., etc.

Signé : CHASSELOUP-LAUBAT.

M. DAYTON A M. DROUYN DE LHUYS

(Traduction.)

Paris, 28 septembre 1864.

Monsieur le ministre,

J'ai l'honneur de vous accuser réception de votre lettre en date du 22, qui accompagnait la copie d'une lettre qu'avait adressée le ministre de la marine à Votre Excellence, sous la date du 17. Cette dernière lettre, d'après les informations de Votre Excellence, contient la réponse du gouvernement de l'Empereur aux observations de ma lettre du 18. Par ma lettre, j'exposais à Votre Excellence que les deux clippers de Nantes et les deux vaisseaux blindés de Bordeaux, construits aux termes d'un contrat pour les confédérés, étaient encore, autant que je pouvais le savoir, la propriété des confédérés; que l'un ou plusieurs d'entre eux étaient, d'après mes renseignements, prêts à prendre la mer, et que, dans cette situation, ils pouvaient être capturés par nos croiseurs. J'ajoutais alors que, dans l'espoir de couper court à toute discussion désagréable entre nos deux gouvernements, je suppliais Votre Excellence de me répondre si vous aviez la connaissance de quelque changement survenu dans la propriété des bâtiments en question.

Cette lettre, écrite dans l'esprit le plus amical, et destinée expressément à écarter toute occasion de plainte de la part de la France, ne me paraît pas avoir été reçue de la même manière par le ministre de la marine qui l'aurait plutôt accueillie dans un esprit de plainte et de récrimination. Il dit : « Nous avons montré assez de loyauté lorsque, dans une circonstance récente, nous avons arrêté toute vente, tout départ d'un navire, pour qu'on ne mette pas en doute notre

sincérité, » etc. Je vous prie d'assurer Son Excellence que rien dans ma demande de renseignements à laquelle sa lettre répond ou est destinée à répondre, n'impliquait le plus léger doute sur la sincérité de son gouvernement. La seule crainte que j'aie jamais exprimée à ce propos était que le gouvernement français n'ajoutât aux explications des parties intéressées dans la construction de ces vaisseaux plus de foi qu'elles n'en méritaient. Son Excellence ne se borne pas là, mais, continuant dans un même esprit, elle sort de la question pour vous dire « qu'il aurait été heureux de ne pas trouver au Mexique plus d'armes américaines et de combattants américains que les *États du Nord* n'ont rencontré, parmi les confédérés, de combattants français et d'armes françaises. » En réponse à cette suggestion, je suis forcé de rappeler à Votre Excellence que non-seulement le gouvernement des États-Unis a arrêté l'exportation des armes au Mexique, mais qu'il a même promptement empêché le commencement d'un mouvement qui avait pour objet d'organiser sur son territoire des hommes destinés à participer à la guerre dans ce pays. Il n'a pas attendu que cette organisation fût complète et prête à entrer en action, et il ne s'est pas borné à dire à la France qu'il empêcherait ou s'efforcerait d'empêcher le passage de cette force armée sur le territoire mexicain. Je suis également contraint de rappeler à Votre Excellence que lorsque, dans la dernière guerre entre la France et l'Angleterre d'une part, et la Russie d'autre part, une plainte nous fut adressée par les alliés au sujet d'un vaisseau de guerre qui se construisait dans l'un des ports des États-Unis pour la Russie, les États-Unis n'ont pas différé leur intervention jusqu'à ce que le navire fût complet et prêt à partir, mais qu'ils ont agi de suite, et que la construction de ce navire a été suspendue jusqu'à la fin de la guerre. (*Voy.* les pièces accompagnant ma communication du 15 avril 1865.) Si, comme Son Excellence l'énonce, il y a plus d'armes américaines et de combattants américains au Mexique qu'il n'y a d'armes françaises et de combattants français parmi les confédérés, ce dont je n'ai nulle connaissance, ce fait pourrait s'expliquer facilement sans imputer aucune négligence au gouvernement des États-Unis. Pendant que la France est séparée des confédérés par trois à quatre mille lieues de mer, les États-Unis ont

avec le Mexique, leur voisin immédiat, une contiguïté de frontières terrestres de quelque quinze cents milles, le long de laquelle est la population nomade et aventureuse de l'ouest de notre pays.

La communication de Son Excellence appelle ensuite votre attention sur les termes de ma lettre, qui, dit-il, impliquent une menace (celle de saisir ces vaisseaux) qu'il ne peut accepter, et, de la sorte, l'objet de ma lettre, qui était de prévenir par une enquête préalable la saisie injuste de ces vaisseaux, est lui-même changé en une offense. Informé que nos officiers de marine, sur la démonstration qui a été faite à notre gouvernement que les confédérés étaient propriétaires de ces vaisseaux, pourraient se croire autorisés à les saisir s'ils les rencontraient en pleine mer, et supposant, d'un autre côté, que la propriété de ces vaisseaux ou de quelques-uns d'entre eux avait pu, comme cela était arrivé pour le *Yeddo* et l'*Osacca*, être transférée à des neutres, j'ai pensé que j'éviterais tout sujet de plainte, en demandant si les autorités françaises avaient connaissance d'un changement de propriété, afin, dans le cas où ce changement aurait eu lieu, de donner les avis ou les instructions pour que l'on ne s'occupât plus de ces vaisseaux. Il n'y avait pas là de menace directe ou indirete de saisir ces vaisseaux, excepté comme propriété confédérée ; c'est ce qui ressortait expressément de ma communication. Je ne peux donc pas concevoir dès lors comment on peut voir là une offense pour la France. Son Excellence, il est vrai, dit dans sa lettre qu'il ne faudrait pas oublier que ces bâtiments sous pavillon français et avec un équipage français sont encore français, et que nous n'avons pas le droit de les saisir tant qu'ils n'ont pas été livrés à notre ennemi. Je ne comprends pas ainsi la loi. Les vaisseaux en question sont de la contrebande de guerre, au premier chef et dans l'acception la plus restreinte du terme de contrebande de guerre. S'ils sont rencontrés naviguant en pleine mer, la présomption est qu'ils sont destinés à leur propriétaire. Le fait qu'ils arborent le pavillon français et qu'ils sont montés par un équipage français, ne change pas cette présomption légale. Si le principe de Son Excellence était vrai, rien de ce qui est en la possession d'un neutre ne pourrait être saisi sur mer, et la doctrine de la contrebande de guerre serait abandonnée. Son Excellence

le ministre de la marine nous avertit aussi que si nous persistions dans la menace de saisir ces navires, ils « n'en feraient pas moins leurs essais, mais sous la protection d'un bâtiment cuirassé français, » et il termine en disant que, « du jour où une tentative serait faite contre un navire dans de pareilles conditions, nous nous trouverions dans la nécessité d'interdire à tout navire américain du Nord de séjourner plus longtemps dans les eaux françaises. » Si j'étais disposé à faire des objections, ce langage de menace me fournirait l'occasion d'une juste plainte; mais je préfère n'y voir qu'un simple exposé préalable de la politique et des desseins du gouvernement français, sans m'arrêter à la supposition qu'il puisse résulter de cette interprétation que l'action du gouvernement des États-Unis puisse être influencée ou dirigée par la menace contenue dans ces paroles. Envisageant les choses à ce point de vue, je ne puis que répliquer que la France sans doute, si l'éventualité ainsi prévue se réalise, suivra la marche (conformément, je dois l'espérer, aux règles de la loi internationale) que sa dignité et ses intérêts pourront lui recommander; mais qu'elle ne manquera pas, j'en suis sûr, de se souvenir que les ports et les eaux des États-Unis ont autant d'importance pour les vaisseaux français que les ports et les eaux de France en ont pour les vaisseaux américains. Le droit international et la courtoisie sont nécessairement réciproques ; lors donc que la France parle de nous fermer ses ports, on ne peut douter que, malgré nos regrets, il serait de toute nécessité de lui répondre par la même mesure de justice et de courtoisie.

Mais, malgré le ton général de la communication de Son Excellence, je me réjouis d'y voir la déclaration qu'afin d'éviter, dit-elle, de nouvelles difficultés, elle a prescrit de suspendre les essais du *Shang-Haï* et du *San Francisco*, et qu'elle m'a en même temps donné « l'assurance que les quatre navires en question ne seront pas livrés aux confédérés, » et qu'elle renouvelle catégoriquement cette assurance en ajoutant que « notre déclaration doit suffire. » Tout cela me permet de ne plus me reposer sur les allégations verbales et la bonne foi des parties intéressées dans ces navires, et me donne la garantie de la promesse et de la responsabilité du gouvernement français. Or, je crois aller au-

devant de la pensée de mon gouvernement en m'empressant de dire que cela suffit.

Aussitôt après avoir reçu la communication qui contenait cette assurance, j'ai adressé à Anvers, au commandant du vaisseau des États-Unis le *Niagara*, une lettre par laquelle je l'avertissais que si, dans les circonstances actuelles, il rencontrait en pleine mer les vaisseaux en question ou quelques-uns d'entre eux en tournée d'essai sous pavillon français et avec un équipage français, il serait convenable et à propos, d'après mon avis, de ne pas intervenir. Cette lettre a été reçue par le commandant du *Niagara*, et copie en a été transmise, à ce que j'apprends, au capitaine du *Sacramento*. Ce sont les deux seuls vaisseaux de guerre des États-Unis qui, à ma connaissance, se trouvent dans ces eaux, l'*Iroquois*, qui y était, en ayant été rappelé pour un autre service.

Je profite de cette occasion pour renouveler à Votre Excellence l'assurance de ma plus haute considération,

William L. Dayton.

N° 543.

M. DAYTON A M. SEWARD

(Traduction.)

Paris, 30 septembre 1864.

Monsieur,

J'ai vu M. Drouyn de Lhuys hier. Il m'a reçu d'une manière très-cordiale, mais m'a dit en souriant que je lui avais écrit une dépêche pleine de vivacités, faisant allusion à celle de la veille que je vous ai transmise sous le n° 542. Je lui ai dit que non, que j'avais répondu avec mesure à la dépêche pleine de vivacités qu'il m'avait envoyée de la part du ministre de la marine, j'ajoutai que cette dépêche m'avait surpris beaucoup, car il n'y avait rien dans la lettre à laquelle la dépêche du ministre de la marine prétendait répondre, qui pût la justifier. M. Drouyn de Lhuys me déclara qu'ils avaient très-certainement l'intention de surveiller ces vaisseaux de Bordeaux et de Nantes d'aussi près

que possible, et il pensait que la lettre du ministre de la marine en affirmant que ces vaisseaux ne seraient pas livrés aux confédérés, avait mis l'affaire au meilleur point que je puisse désirer. Je lui ai dit que telle était ma pensée, que j'étais satisfait et que j'en avais averti les commandants du *Niagara* et du *Sacramento*.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

WILLIAM L. DAYTON.

N° 574.

M. SEWARD A M. DAYTON

(Traduction.)

DÉPARTEMENT D'ÉTAT.

Washington, 4 octobre 1864.

Monsieur,

Je dois vous accuser réception de votre dépêche du 15 septembre (n° 540), relative aux vaisseaux qui se préparent à Bordeaux et à Nantes pour les insurgés, et de votre entrevue avec M. Drouyn de Lhuys au sujet du changement de la propriété des vaisseaux, entrevue dans laquelle vous l'avez informé qu'au point où en étaient les choses, le gouvernement des États-Unis se croyait le droit de saisir ces vaisseaux aussitôt qu'ils sortiraient des eaux françaises.

En réponse, je dois vous dire que tous vos actes dans cette affaire sont approuvés.

WILLIAM H. SEWARD.

M. WELLES A M. SEWARD

(Traduction.)

DÉPARTEMENT DE LA MARINE.

Washington, 10 octobre 1864.

Monsieur,

Je vous retourne ci-contre la minute d'une dépêche destinée à M. Dayton, qui accompagnait votre lettre du 7, au sujet de deux clip-

pers à Saint-Nazaire, que l'on considère comme construits pour les insurgés.

Le département est heureux d'exprimer sa pleine adhésion aux mesures de précaution qui y sont indiquées, et des instructions à ce sujet seront données aux officiers de notre marine qui sont dans les eaux européennes.

Très-respectueusement.

Gédéon Welles,
Secrétaire de la marine.

P. S. Je vous envoie ci-contre copie des instructions au commandant Craven du *Niagara* et au capitaine Walker du *Sacramento*.

M. WELLES AU COMMODORE CRAVEN

(Traduction.)

DÉPARTEMENT DE LA MARINE.

Washington, 10 octobre 1864.

Monsieur,

D'après les informations que nous recevons de bonne source, il paraît qu'il se construit à Saint-Nazaire (France) deux clippers parfaitement adaptés à l'usage de la guerre, et il y a de fortes raisons de croire qu'ils sont destinés aux insurgés. Si ces vaisseaux étaient autorisés à quitter le port dans des circonstances qui vous permissent de croire qu'ils ont pour objet de faire la guerre aux États-Unis, vous n'hésiterez pas à les saisir et à les envoyer dans un de nos ports pour y être adjugés.

Le département désire que vous vous mettiez en communication avec notre ministre à Paris, M. Dayton, au sujet de ces vaisseaux, et que vous ayez égard aux avis qu'il pourrait vous transmettre relativement à eux.

Très-respectueusement, etc.

Gédéon Welles,
Secrétaire de la marine.

N° 681.

M. SEWARD A M. DAYTON

(Traduction.)

DÉPARTEMENT D'ÉTAT.

Washington, 17 octobre 1864.

Monsieur,

J'ai l'honneur de vous accuser réception de votre dépêche du 29 septembre (n° 542) et aussi de votre dépêche du 30 (n° 543). Le premier de ces documents est accompagné de la correspondance qui s'est échangée entre vous et M. Drouyn de Lhuys, au sujet de la détention des navires insurgés à Bordeaux et à Nantes. C'est une véritable cause de satisfaction pour nous que vous ayez, depuis, reçu de M. Drouyn de Lhuys l'assurance que les vaisseaux de Nantes ne seront pas autorisés à passer dans les mains des insurgés.

Je regrette que, dans la discussion de cette affaire, un sujet fâcheux d'irritation se soit produit de la part du ministre de France. L'explication que vous avez donnée à ce propos est approuvée ainsi que tous vos actes relatifs à une question qui est maintenant résolue d'une manière également conforme à l'honneur des deux pays, et propre à établir des relations de bonne entente entre eux.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

WILLIAM H. SEWARD.

N° 551.

M. DAYTON A M. SEWARD

(Traduction.)

Paris, 19 octobre 1864.

Monsieur,

Le *San Francisco*, une des corvettes construites à Nantes pour les con-

fédérés, vient de faire son voyage d'essai. Il avait à son bord trois officiers de la marine impériale. Il n'a fait que 12 milles à l'heure et a été jugé à peine satisfaisant. Mais la présence de trois officiers de la marine impériale à son bord démontre clairement que le gouvernement français entendait agir loyalement à notre égard, relativement au voyage d'essai de ce navire. Le *Sphinx*, une des batteries blindées de Bordeaux est sur le point de partir. Le nom a été changé en celui de *Stoerkodder*. Il sort sous la direction du capitaine Pater, la même personne qui a emmené le *Yeddo* et l'*Osacca*. On soupçonne qu'il est vendu au Danemark.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

WILLIAM L. DAYTON.

N° 614.

M. SEWARD A M. DAYTON

(Traduction.)

DÉPARTEMENT D'ÉTAT.

Washington, 19 octobre 1864.

Monsieur,

J'ai reçu votre dépêche confidentielle du 7 octobre. J'apprends avec beaucoup de satisfaction qu'une des batteries blindées est vendue par Arman au Danemark, et en même temps que le gouvernement de Prusse est en négociation pour l'achat des deux corvettes restant à Nantes.

Vos actes, dans cette affaire, sont pleinement approuvés par ce département.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

WILLIAM H SEWARD.

N° 697.

M. HUNTER A M. DAYTON

(Traduction.)

DÉPARTEMENT D'ÉTAT.

Washington, 7 novembre 1864.

Monsieur,

J'ai à vous accuser réception de votre dépêche du 19 octobre (n° 551), et à vous dire l'intérêt que je trouve dans vos informations relatives au voyage d'essai de la corvette *San Francisco*, au changement de nom de la batterie blindée le *Sphinx* qui devient le *Stoerkodder*, et qui est considérée comme vendue au Danemark, et enfin à la fausseté des nouvelles données par le *Moniteur*, relativement aux mouvements des prétendus vaisseaux de guerre rebelles.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

W. HUNTER,
Faisant fonction de secrétaire.

DOCUMENTS

RELATIFS AUX AFFAIRES ÉTRANGÈRES

ACCOMPAGNANT LE MESSAGE ANNUEL DU PRÉSIDENT

POUR LA 1re SESSION DU 39e CONGRÈS (4 DÉCEMBRE 1865).

Washington, imprimerie du gouvernement, 1866.

N° 7.

M. BIGELOW A M. SEWARD

(Traduction.)

LÉGATION DES ÉTATS-UNIS.

Paris, 20 janvier 1865.

Monsieur,

Vos dépêches n° 9 et 15 me sont parvenues.

En réponse à votre dépêche n° 9, j'ai l'honneur de vous informer que les deux navires cuirassés dont vous me parlez, le *Shang-Haï* et le *San Francisco*, ont été achetés et équipés pour la marine péruvienne, et sont partis tous les deux d'après les ordres du gouvernement péruvien.

J'ai eu ces informations de la bouche même de M. Barreda, ministre du Pérou, qui m'a également appris que le *San Francisco* était parti sous pavillon français pour l'Angleterre, d'où il prendrait la mer comme vaisseau péruvien.

Ce navire a quitté le port français complétement armé. Notre consul de Nantes m'avertit que son charbon devait lui être envoyé dans la baie de Quiberon.

Je suis, monsieur, avec grand respect, votre obéissant serviteur,

JOHN BIGELOW.

N° 15.

M. BIGELOW A M. SEWARD

(Traduction.)

LÉGATION DES ÉTATS-UNIS A PARIS.

Paris, 30 janvier 1865.

Monsieur,

J'ai appris le samedi 28, vers une heure, par notre consul de Nantes, que le consul du Danemark dans cette ville avait reçu un télégramme du commissaire français de l'inscription maritime à Palais (Belle-Isle), l'informant qu'un vaisseau danois appelé l'*Olinde*, qui avait été vendu aux confédérés, avait débarqué ses cinquante hommes d'équipage danois à Quiberon, et que ceux-ci se rendaient à Nantes pour se remettre aux soins de leur consul. La même lettre m'avisait qu'un bélier-vapeur, bâti à Bordeaux sur le modèle du *Castelfidardo*, monté par un équipage danois, sous les ordres d'un capitaine de cette nation, avait jeté l'ancre devant l'île d'Houat, y avait transbordé son équipage de 42 hommes à bord d'un vaisseau envoyé du bassin de MM. Dubigeon fils (de Saint-Nazaire), avec un chargement de charbon, et que dans le temps que 30 tonnes environ de ce charbon étaient mises à bord du navire danois, temps fixé pour la durée du transbordement, un vapeur anglais était venu aussi se placer le long de ce navire avec des canons, des munitions, et un équipage qui y avaient été aussi transbordés. J'ai immédiatement adressé au ministre des affaires étrangères une note dont la copie est jointe à cette dépêche.

La dépêche suivante de Palais (Belle-Isle), reçue à Nantes pendant la nuit du 27, m'est arrivée ce matin.

« D'après un rapport de Quiberon, d'aujourd'hui, l'équipage du vapeur danois a été congédié. Il y a deux vapeurs inconnus près de l'île d'Houat; un d'eux est, dit-on, un bélier qui passa, il y a quatre jours, devant Palais, sans pavillon. »

J'ai appris aussi hier, de notre consul de Nantes, que le bélier avait pris la mer le 28 courant, se dirigeant sur le sud-ouest. Ces faits, rapprochés des renseignements que j'ai trouvés dans une lettre de notre consul à Bordeaux, conservée dans les archives de la légation, et dont je vous envoie un extrait, m'ont amené à conclure qu'au moins l'un des vaisseaux, indiqués par notre consul, avait été construit par Arman et vendu au gouvernement danois, puis refusé par ce gouvernement et transmis en dernier lieu aux confédérés.

Aujourd'hui je me suis rendu auprès de M. Chasseloup-Laubat, ministre de la marine, pour m'édifier sur les mesures qui avaient été ou qui allaient être prises à ce sujet. Il m'a lu deux dépêches, annonçant seulement l'arrivée d'un bélier, probablement un vaisseau étranger, dans les eaux de Quiberon, mais il n'avait pas encore reçu de renseignements exacts à ce sujet. Je lui ai révélé mes soupçons que ces vaisseaux ou ce vaisseau, s'il n'y en avait qu'un, avaient passé au service des confédérés, et je lui exposai quelques-uns des faits sur lesquels mes soupçons étaient fondés. Il dit alors qu'il allait immédiatement demander des informations par le télégraphe, qu'Arman l'avait trompé deux fois, qu'il pouvait essayer de le tromper encore (*that Arman had deceived him twice, and might try to do it again*), et que, dans ce cas, il serait impossible de porter remède à cet état de choses, l'endroit où ces vaisseaux sont ancrés n'étant pas à portée de la surveillance ou des canons du gouvernement. J'ai répondu que ce transbordement avait eu lieu dans les eaux françaises, que le bâtiment avait été clandestinement pourvu de charbon par un vaisseau français, et que l'annonce de ces faits ne m'était arrivée que par un employé du gouvernement français. Il me répéta que les eaux

dans lesquelles ces bâtiments semblaient être mouillés, n'étaient pas sous sa surveillance ; en outre, que ces vaisseaux avaient été vendus au gouvernement danois, qui était devenu par cela même responsable de l'usage qui en serait fait. J'ai répondu que, d'après mes informations, le gouvernement danois avait refusé de les recevoir, parce qu'il ne remplissait pas les conditions déterminées par le contrat. Son Excellence m'a répliqué qu'elle n'avait pas reçu l'avis officiel du refus de ce gouvernement, que, comme c'étaient des vaisseaux de guerre, ils n'auraient pu obtenir de lui d'autorisation de sortie sans produire préalablement un contrat d'achat par quelque gouvernement neutre, qu'on avait produit un contrat du gouvernement danois, et que si ce gouvernement n'avait pas l'intention de les garder, c'était son devoir d'en avertir le gouvernement français, et de placer de nouveau le bateau sous la juridiction française. Jusqu'alors c'était le Danemark et non la France qui était responsable de ces vaisseaux.

Comme c'est au ministère des affaires étrangères, et non à celui de la marine, que les questions de responsabilité internationale doivent être traitées, je me suis empressé de me rendre auprès du ministre du Danemark, dans l'espérance que sa légation ne serait pas fermée. J'arrivai malheureusement trop tard, mais je vis M. Haxlhaussen, le premier secrétaire de la légation, qui reconnut le fait de la réception de la dépêche de leur consul à Nantes, laquelle dépêche confirmait la nouvelle qu'un vaisseau, construit par Arman et vendu à son gouvernement, n'avait pas été trouvé, à son arrivée à Copenhague, remplir les conditions du contrat ; qu'Arman avait préféré le remmener plutôt que de changer les conditions ; que ce navire était arrivé à Quiberon et avait débarqué son équipage ; il m'a déclaré n'avoir pas d'autres renseignements. Il insista cependant sur ce point que son gouvernement n'avait jamais accepté le *Stoerkodder ;* il lui donnait le nom porté par le bâtiment cuirassé auquel notre consul de Bordeaux se référait dans sa lettre, et concluait que son gouvernement n'était pas responsable.

Après avoir pris rendez-vous pour le lendemain 3 heures avec le ministre du Danemark, je pris congé. J'espère apprendre de ce ministre, assez tôt pour le courrier de demain, quelque chose de plus définitif par

rapport aux conditions de l'achat et de la vente de ce navire ou de ces navires, s'il y en a plus d'un.

Je suis, monsieur, avec grand respect, votre obéissant serviteur,

John Bigelow.

M. BIGELOW A M. DROUYN DE LHUYS

(Traduction.)

LÉGATION DES ÉTATS-UNIS.

Paris, 28 janvier 1865.

Monsieur,

Je suis avisé qu'un vaisseau naviguant sous pavillon danois, mais récemment vendu aux soi-disant États confédérés d'Amérique, a paru devant Palais (Belle-Isle). J'ai lieu de croire que ce bâtiment a été construit en France, et en est parti pour un port du Danemark, comme s'il était vendu au gouvernement de ce pays. Un des noms que porte ce navire est l'*Olinde*, et puisqu'il est neuf il n'a aucun droit de réclamer l'abri dans un port français pour y recevoir des réparations. Si, comme j'ai des raisons de le penser, ce vaisseau est armé et prêt à faire la guerre, il ne peut, sans injure pour le gouvernement impérial, partir avant d'avoir été dépouillé de ses munitions de guerre. J'ai aussi appris l'arrivée à l'île d'Houat, sous pavillon danois, d'un navire cuirassé dernièrement bâti à Bordeaux, et monté par un capitaine et un équipage danois. Cet équipage danois a été transbordé sur un navire de MM. Dubigeon fils (de Nantes), qui apportait du charbon au bâtiment de guerre, et a conduit ces passagers à Quibcron. Pendant que le chargement de charbon avait lieu, un vapeur anglais venait se ranger de l'autre côté du bâtiment, et lui apportait des canons, des munitions et un équipage.

Votre Excellence, je n'en doute pas, ne croira pas que j'aie le tort de conclure trop rapidement que ce bâtiment est encore destiné à exercer,

sous le pavillon du soi-disant gouvernement confédéré, des déprédations sur le commerce américain.

Je m'empresse de signaler ces faits à l'attention de Votre Excellence, dans l'espérance que des mesures seront immédiatement prises à l'effet d'empêcher la violation de cette neutralité, que le gouvernement impérial s'est montré si justement jaloux de conserver.

Je profite de cette occasion pour renouveler à Votre Excellence l'assurance de la haute considération avec laquelle j'ai l'honneur d'être votre obéissant serviteur,

John Bigelow.

M. DAVISSON A M. BIGELOW

(Traduction.)

Bordeaux, 12 janvier 1865.

Monsieur,

J'apprends, du consul des États-Unis à Elseneur, que la batterie blindée le *Sphinx* d'Arman (maintenant le *Stoerkodder*), qui était partie pour Copenhague, a été refusée par le gouvernement danois, et qu'elle est maintenant en route pour Bordeaux sous la conduite d'un capitaine et d'un équipage danois, et que, par permission du ministre des affaires étrangères du Danemark, elle navigue sous pavillon danois jusqu'à son arrivée dans un port français. Comme elle était partie de France en qualité de navire vendu, ses papiers de bord lui ont été pris à son arrivée de Copenhague, et son capitaine français l'a quittée. Telle est la raison pour laquelle le Danemark la renvoie à Bordeaux, afin qu'elle y retrouve ses anciens papiers et son premier pavillon.

Le frère jumeau de ce bâtiment blindé, le *Cheops*, est encore le long du quai de cette ville, et quoique les ouvriers y aient travaillé avec l'activité que les Français savent mettre, il faudra encore deux mois pour son achèvement.

Respectueusement votre obéissant serviteur,

C. Davisson,
Consul des États-Unis.

N° 14.

M. BIGELOW A M. SEWARD

(Traduction.)

LÉGATION DES ÉTATS-UNIS.

Paris, 31 janvier 1865.

Monsieur,

M. Molkte, ministre du Danemark, que je viens de quitter, m'a confirmé la substance de tout ce que contient ma dépêche n° 15, au sujet du *Stoerkodder*. Toutefois, d'après ce qu'il m'a dit, je suis disposé à croire que toutes les dépêches de notre consul de Nantes ne se rapportent qu'à un seul et même bâtiment de guerre. M. de Molkte affirme que le *Stoerkodder* a été envoyé à Copenhague avec un équipage français sous la conduite de M. Arnous de Rivière, l'un des agents d'Arman, dont le nom vous est déjà familier en raison des négociations qui se sont précédemment échangées entre Arman et les confédérés; qu'à son arrivée à Copenhague, l'équipage a été renvoyé en France; qu'après un séjour de trois mois dans ce port, ce navire a été définitivement refusé, conformément à l'avis qui en avait antérieurement été donné à Arman, à Bordeaux, par l'inspecteur danois qui s'était refusé à faire un rapport favorable; qu'après avoir été avisé de ce refus, Arman avait loué un équipage et un capitaine danois pour reconduire le bâtiment à Bordeaux; qu'Arnous qui était venu le voir la veille avec le pilote et le capitaine danois, lui avait expliqué sa relâche à Houat, par des motifs tels que ceux-ci : les machinistes étaient intraitables, les matelots mutinés, et enfin l'huile, comme celle des vierges folles, était consumée. Cette dernière raison a frappé M. Molkte, comme une véritable nouveauté dans l'histoire des sinistres de mer, et a continué à lui donner des soupçons sur toute cette affaire.

M. Molkte disait qu'il ne pouvait pas y avoir de méprise sur un fait

capital, et qui a tant d'importance lorsqu'il s'agit de déterminer à qui doit revenir la responsabilité de l'évasion du *Stoerkodder*, à savoir, que jamais ce bâtiment n'était sorti du contrôle d'Arman et de ses agents, et n'avait pas été un seul moment dans la possession du gouvernement danois. S'il en est ainsi, la question de responsabilité sera facile à résoudre.

J'ai écrit à notre ministre de Copenhague de se procurer aussi promptement que possible toutes les informations sur cette affaire qu'il pourra recueillir dans son ressort, et de les communiquer directement à la fois au département d'État et à ma légation.

En parlant de la construction vicieuse du *Stoerkodder*, sur laquelle il ne me semble y avoir qu'une seule et même opinion, M. Molkte me faisait remarquer qu'Arnoux insistait sur ce point, que c'était un terrible vaisseau qui allait faire de terribles ravages parmi les escadres de blocus des fédéraux.

Je suis, monsieur, avec grand respect, votre très-obéissant serviteur,

John Bigelow.

N° 16.

M. BIGELOW A M. SEWARD

(Traduction.)

LÉGATION DES ÉTATS-UNIS.

Paris, 3 février 1865.

Monsieur,

Afin de ne pas avoir de controverse sur les faits relatifs au récent départ du bélier à vapeur *Olinde* des eaux françaises, lorsqu'un certain laps de temps écoulé rendrait la vérification plus difficile, j'ai préparé un exposé de tout ce qui me paraissait le plus authentique et le plus substantiel, et je l'ai remis hier moi-même en mains propres à Son Excellence M. le ministre des affaires étrangères. Vous en trouverez copie sous ce pli. Son Excellence m'a demandé si elle devait en prendre

connaissance immédiatement. Je lui en ai expliqué brièvement la teneur et le but, et je l'ai prié de le lire à loisir, à moins qu'il n'ait quelque communication à me faire à ce sujet. Il m'a répondu alors qu'il n'était pas suffisamment édifié sur cette affaire pour la discuter, qu'elle faisait l'objet des recherches du ministre de la marine, et que sitôt que le rapport de celui-ci lui serait parvenu, il me le communiquerait. Je lui ai dit que, à mon sens, il y aurait des avantages évidents à ce que l'enquête fût faite, et à ce qu'une ligne de conduite, qui, je n'en doutais pas, serait la bonne, fût adoptée par le gouvernement, avant qu'aucun bruit de ces nouvelles eût pu parvenir de l'autre côté de l'Atlantique. Il se référa aux précautions antérieures qu'il avait prises pour empêcher le passage du navire dans les mains de possesseurs irréguliers, et m'assura que l'affaire était l'objet de la plus sérieuse attention du gouvernement.

Je suis, avec grand respect, votre obéissant serviteur,

JOHN BIGELOW.

M. BIGELOW A M. DROUYN DE LHUYS

(Traduction.)

LÉGATION DES ÉTATS-UNIS.

Paris, 2 février 1865.

Monsieur,

Depuis la communication que j'ai eu l'honneur de faire à Votre Excellence à la date du 28 janvier, j'ai pu constater, d'après des sources authentiques, les faits suivants, relativement au vaisseau de guerre clandestinement équipé et armé il y a quelques jours près de l'île d'Houat et dans les eaux de France.

Le nom que portait ce vaisseau à son arrivée ici était le *Stoerkodder*. Il a été bâti par M. Arman, constructeur maritime à Bordeaux, originairement pour les soi-disant États confédérés de l'Amérique, puis pos-

térieurement vendu au gouvernement danois sous certaines conditions de prix, de vitesse et de tirant d'eau, etc. Avant de quitter Bordeaux, il fut visité par un agent du gouvernement danois, chargé de l'examiner, et qui déclara qu'il ne réunissait pas les conditions déterminées, et refusa de le recevoir.

Dans la pensée que les autorités supérieures danoises jugeraient son navire avec plus d'indulgence, M. Arman a obtenu de Son Excellence M. le ministre de la marine l'autorisation de l'envoyer à Copenhague avec un équipage français, sous pavillon français, sous la direction de M. Arnoux de Rivière, son agent, et déjà connu de Votre Excellence comme courtier des autorités insurgées en Amérique.

L'équipage français a été congédié dès l'arrivée à Copenhague de ce vapeur, qui y est resté de deux à trois mois. Après un nouvel examen, le gouvernement du Danemark a ratifié la décision de son agent de Bordeaux, et refusé de recevoir le navire qui ne remplissait pas les engagements contractés par M. Arman, et ce bâtiment a été réexpédié à Bordeaux avec un plein chargement de charbon et un équipage danois loué par M. de Rivière qui continua de rester à bord et de diriger le navire.

Au lieu d'aller à Bordeaux, cependant, le bâtiment s'arrêta à l'île d'Houat, où évidemment, d'après des arrangements antérieurement concertés, un vapeur du bassin de Dubigeon fils et Cie (de Saint-Nazaire), sous prétexte de lui fournir du charbon qui ne lui était nullement nécessaire, et dont il ne lui remit que 30 tonnes, se chargea des officiers et de l'équipage danois, et débarqua 42 hommes à Quiberon et 4 officiers à Saint-Nazaire.

Pendant que le transbordement du charbon et de l'équipage s'opérait, un vapeur anglais à roues venait se ranger le long du bélier qui avait déjà pris le nom d'*Olinde*, et lui fournissait des armes, des munitions et un équipage, nécessairement en vertu des arrangements concertés avant le départ de Copenhague. Ce bâtiment est parti samedi dernier au matin, et quoiqu'il ne fût qu'à quelques heures de Bordeaux, on n'en a pas entendu parler dans ce port.

M. Arnoux de Rivière a quitté l'*Olinde* avec les officiers danois, et est

venu à Paris après avoir rendu le navire à un nouveau commandant.

Un des hommes de l'équipage, embarqué à l'île d'Houat, mais qui a refusé de rester à bord lorsqu'il a vu les équipements militaires des officiers et des matelots, a déclaré que, aux termes de son traité d'engagement, il résultait que l'*Olinde* se rendait à Lisbonne, où, d'après ce que j'ai su d'autre part, il devait compléter son armement pour prendre la mer pour une navigation de cinq mois.

Je prends la liberté de porter aussi promptement à la connaissance de Votre Excellence ces renseignements qui proviennent de sources authentiques, dans l'espérance que vous voudrez bien me faire savoir s'ils diffèrent, dans quelques détails importants, de ceux qu'a recueillis le gouvernement impérial, afin que mon gouvernement puisse se fonder sur un rapport incontesté des faits pour déterminer précisément à qui devra revenir la responsabilité des déprédations qu'il y a lieu de craindre, d'après le mode irrégulier et conforme à des desseins de piraterie, qu'a employé l'*Olinde* pour quitter les eaux françaises.

Tout en désirant sincèrement que ces appréhensions puissent ne pas être entièrement justifiées, j'ai trop peu de doutes sur la destination finale de l'*Olinde*, pour me croire autorisé à négliger des précautions qu'il serait convenable de prendre si mes appréhensions devenaient des faits accomplis.

J'ai l'honneur de renouveler à Votre Excellence l'assurance de la haute considération avec laquelle je suis votre très-humble et très-obéissant serviteur,

John Bigelow.

N° 17.

M. BIGELOW A M. SEWARD

(Traduction.)

LÉGATION DES ÉTATS-UNIS.

Paris, 3 février 1865.

Monsieur,

J'ai reçu de notre consul de Nantes la déposition de deux marins

employés à bord de l'*Expéditif*, lorsque ce navire a été chargé de porter du charbon à l'*Olinde* et de ramener l'équipage danois. Je vous en adresse la traduction, ainsi qu'une dépêche de notre consul d'Elseneur en réponse à celle qu'il avait reçue de moi quelques jours auparavant, et qui confirme les renseignements qui m'avaient été donnés que le *Stoerkodder* était parti avec un plein chargement de charbon. Cette dépêche révèle encore un autre fait qui pourra être jugé très-important. L'*Olinde* ne paraît avoir embarqué que 30 tonnes de charbon en Danemark. S'il en est ainsi, il est présumable qu'il a quitté Bordeaux avec un plein chargement de charbon, et dès lors il y a lieu de présumer aussi que sa remise aux confédérés, telle qu'elle a eu lieu, était concertée avant son départ de France. Je continuerai cette enquête avec diligence.

Je prierai notre ministre à Lisbonne, par le courrier de ce soir, de s'entendre avec le ministre de France auprès de cette cour, de façon à obtenir le concours du gouvernement français dans toutes les démarches qu'il jugera opportun, et pour obtenir la saisie de l'*Olinde*, si ce bâtiment paraît dans les eaux de Portugal.

Je suis, monsieur, avec grand respect, votre très-obéissant serviteur,

John Bigelow.

ANNEXE N° 1.

DÉPOSITIONS DE MM. BOUYER ET BRECHOIR.

Par-devant Me Chauvet et son collègue, notaires à Nantes, soussignés,

A comparu :

Monsieur John de la Montagnie, consul des États-Unis, demeurant à Nantes, quai de la Fosse, n° 78.

Lequel a présenté à Me Chauvet, l'un des notaires soussignés, et l'a requis de mettre au rang de ses minutes, à la date de ce jour, l'original d'un rapport fait par lui et signé de lui ce jour, comprenant les déclara-

tions des sieurs Paul Bréchoir, marin, et Jean Bouyer, aussi marin, ci-après intervenants.

Ladite pièce, écrite sur une feuille de papier timbré de un franc, est demeurée ci-annexée, après avoir été certifiée véritable par le comparant, qui déclare et reconnaît que les signatures et paraphes qui y sont apposés sont bien les siennes propres, et que dessus mention de son annexe a été faite par les notaires soussignés.

A l'instant sont intervenus lesdits sieurs Paul Bréchoir et Jean Bouyer, tous deux marins, demeurant, le premier, rue Dobrée, n° 18, le second, rue Saint-Similien, n° 12, cour Leroux.

Lesquels ont dit qu'ils comparaissaient en l'étude de Me Chauvet, sur l'invitation de M. John de la Montagnie, pour renouveler, au besoin, les déclarations faites en sa présence.

En conséquence, M. de la Montagnie a requis Me Chauvet de leur faire lecture de la pièce par lui à l'instant déposée, et de leur demander s'ils en approuvaient la rédaction comme étant l'expression de la vérité, et comme étant conforme au récit fait par eux des faits qui y sont relatés.

Obtempérant à cette réquisition, Me Chauvet a fait auxdits sieurs Bouyer et Bréchoir la lecture de ladite pièce dans son intégralité, et les questions ci-dessus requises ; ce à quoi ces derniers ont respectivement déclaré que cette pièce était l'expression de la vérité, et conforme à la déclaration qu'ils avaient déjà faite verbalement ce jour à M. de la Montagnie.

De tout ce qui précède, Me Chauvet, sur la réquisition de M. de la Montagnie, a dressé le présent acte pour servir et valoir ce que de raison.

Dont acte :

Fait et passé à Nantes, en l'étude de Me Chauvet, l'un des notaires soussignés.

L'an mil huit cent soixante-cinq, le mercredi premier février.

En présence de M. Johan Gordt Harmens Dedicken, interprète, demeurant à Nantes, quai de la Fosse, n° 14, lequel, ainsi que M. de la Mon-

tagnie, comparant, ont attesté aux notaires soussignés l'individualité et l'identité des sieurs Bouyer et Bréchoir.

Et après lecture des présentes, les comparants, à l'exception de M. Bréchoir, qui a déclaré ne le savoir faire, de ce régulièrement interpellé ont tous signé avec les notaires. Ensuite est la mention :

Enregistré à Nantes, le deux février mil huit cent soixante-cinq, et demi : f° 21, recto, case 2. Reçu deux francs, décime trente centimes.

Signé : Grégoire, Chauvet.

Suit la teneur de l'annexe :

Déclaration faite à moi, consul des États-Unis d'Amérique à Nantes, dans mon bureau, ce jour premier février mil huit cent soixante-cinq. Ce jour, le premier de février dix-huit cent soixante-cinq, ont paru devant moi les nommés Bréchoir (Paul) et Bouyer (Jean), marins à bord du remorqueur *Expéditif*, qui ont fait la déclaration suivante :

Nous sommes partis de Saint-Nazaire, à bord du remorqueur *Expéditif*, samedi soir, le vingt et un janvier, commandé par M. Hans Hobkirk, pilote Bonin, demeurant à Saint-Nazaire ; nous avions à bord un chargement de charbon, on disait pour le *San Francisco*, à Quiberon.

Dimanche, vingt-deux janvier, nous avons vu un bateau à vapeur anglais à aubes et à deux cheminées, à l'île d'Houat. Nous sommes arrivés à Quiberon, dimanche soir, vingt-deux janvier (nous pensions aller joindre le *San Francisco*, d'après ce qu'on nous disait à Saint-Nazaire) ; nous sommes restés à Quiberon, les vingt-deux et vingt-trois janvier, et nous sommes partis le vingt-quatre dans la journée pour Houat directement, et là nous avons trouvé le bélier (navire cuirassé) *Olinde* (le nom écrit sur l'arrière), portant le pavillon danois à la corne ; le bateau à vapeur anglais, que nous avions vu le dimanche était ancré sur l'arrière de l'*Olinde*.

L'*Expéditif* a mouillé près du bélier, et nous avons débarqué à peu près trente tonneaux de charbon sur le bélier, qui ne pouvait prendre davantage, ses soutes étant remplies. Nous sommes partis de Saint-Nazaire avec un chargement de charbon. Le vingt-cinq, au matin, quarante-deux hommes de l'équipage du bélier, qui se disaient Danois,

s'embarquaient à bord de notre bateau (l'*Expéditif*), et nous les avons conduits à Quiberon.

Le même jour, nous retournions à Houat ; le bateau à vapeur anglais accostait le long du bord du bélier, au moment que nous partions avec les quarante-deux hommes pour Quiberon ; et quand nous étions de retour à Houat, nous l'avons trouvé au large embarquant à bord du bélier des provisions et munitions dans ses embarcations.

Il embarquait des caisses et barriques qui furent vidées sur le pont et jetées par-dessus bord. On disait que le bateau à vapeur anglais avait amené un équipage pour le bélier.

Le nommé Bouyer (Jean) déclare qu'il a vu le bélier *Olinde* à Bordeaux, et que ce navire a été construit dans les chantiers de M. Arman (de Bordeaux) pour le Danemark ; qu'il aurait reconnu le bélier *Olinde*, n'importe où il l'aurait rencontré, et qu'il ne s'attendait pas à voir ce bélier dans ces parages, et qu'il l'avait reconnu immédiatement.

Lui (Bouyer) avait été employé à bord des bateaux de la compagnie Bourgoing (dite de l'Ouest et du Midi), faisant le service entre Bordeaux et Nantes, et qu'il a souvent vu ce bélier en construction à Bordeaux.

Les ouvriers dans les chantiers avaient donné au bélier le nom de « cochon » pour la forme.

Qu'il est certain que l'*Olinde* est bien le même bélier ; les susnommés déclarent aussi qu'un nommé Edmond, un Anglais ou Américain, est sorti avec nous à bord de l'*Expéditif*, de Saint-Nazaire, et que son frère Henry se trouvait à bord du bélier. Ces deux messieurs sont revenus avec nous à Saint-Nazaire, ainsi que quatre officiers danois, et le domestique de M. Henry, débarqué avec lui du bélier.

Nous sommes arrivés dans la nuit du vingt-cinq au vingt-six janvier à Saint-Nazaire.

Le nommé Gerchais, frère du pilote des quatre amarres à Paimbœuf, marin, demeurant à Saint-Nazaire, et travaillant au bassin, partit avec nous sur l'*Expéditif*, et était engagé à raison de cent soixante-quinze francs par mois pour aller à Lisbonne. Mais quand il a vu que le bélier et l'équipage étaient armés en guerre, il a refusé d'y rester.

Un chauffeur a pris engagement à bord du bélier, et on nous faisait également des offres. Le bélier était gréé en brick avec une seule cheminée haute. Il était peint en noir, la peinture sur la cuirasse était presque usée.

L'équipage vu par le nommé Gerchais à bord du bélier, était armé de pistolets et de poignards jusqu'aux dents.

On disait que l'*Olinde* était vendu aux confédérés du Sud de l'Amérique.

L'équipage du navire anglais était assez nombreux. On disait qu'ils étaient pour le bélier.

Le navire anglais avait à son bord des canons de gros calibre, qui ont été mis à bord du bélier.

On disait à bord que le bélier avait été vendu aux confédérés.

Nous n'avons pas pu lire le nom sur l'arrière du navire anglais.

Le nommé Edmond est blond, portant toute sa barbe, grand et maigre, d'un âge approchant de trente ans. Le nommé Henry est aussi blond, moustache rouge, pas d'autre barbe. Il est aussi grand, d'un âge à peu près de trente-deux ans.

Tous les deux parlaient bien français.

M. Henry portait un ruban rouge à sa boutonnière.

Après avoir entendu la susdite déclaration, j'ai apposé ma signature.

Ce jour, premier de février mil huit cent soixante-cinq.

Signé : John de la Montagnie,
Consul des État-Unis à Nantes.

Ensuite sont les mentions :

« Certifié véritable, signé et annexé à la minute d'un acte dressé
« par Me Chauvet et son collègue, notaires à Nantes, soussignés, le
« premier février mil huit cent soixante-cinq, par lequel le pré-
« sent a été déposé pour minute. Enregistré à Nantes le deux février
« mil huit cent soixante-cinq, fo 20, verso, case 1re : Reçu : deux francs,
« décime et demi : trente centimes.

« *Signé :* Grégoire, Chauvet. »

ANNEXE N° 2.

LE CONSUL DES ÉTATS-UNIS A ELSENEUR AU CONSUL DES ÉTATS-UNIS A PARIS

(Traduction.)

Elseneur.

Stoerkodder part pour l'étranger. Trente tonnes charbon exportées; approvisionnement antérieur à bord inconnu. Entré à Christiansand et au Texel le 19 janvier; parti le 21 pour Bordeaux.

HANSEN.

N° 19.

M. BIGELOW A M. SEWARD

(Traduction.)

LÉGATION DES ÉTATS-UNIS

Paris, 6 février 1865.

Monsieur,

J'ai reçu samedi un télégramme de M. Perry, secrétaire de légation à Madrid, qui m'avertissait qu'un vaisseau confédéré était entré à la Corogne (Espagne), pour des réparations. Le lendemain matin dimanche, vers onze heures, j'ai reçu une autre dépêche de M. Perry (annexe n° 1), donnant une telle description du vaisseau annoncé par sa première dépêche que j'ai reconnu que c'était le *Stoerkodder*, autrement dit l'*Olinde*, autrement dit le *Stonewall*, qui avait cherché un refuge dans le bassin du Ferrol pour y faire des réparations.

Je me suis immédiatement rendu au ministère des affaires étran-

gères, et j'ai été assez heureux pour trouver M. Drouyn de Lhuys à son cabinet. Je lui ai fait part de la communication que je venais de recevoir, dont il a pris copie, ainsi que des raisons qui me portent à croire que le vaisseau qui est au Ferrol est l'*Olinde*. Après qu'il a été complétement au courant des faits, j'ai appelé l'attention de Son Excellence sur la convenance de charger immédiatement par voie télégraphique son ambassadeur à Madrid de demander au gouvernement espagnol d'arrêter le vaisseau au moins jusqu'à ce que l'enquête que faisait le ministre de la marine fût terminée, et que Son Excellence eût le moyen de communiquer d'une manière plus complète avec son ministre à Madrid, à ce sujet. M. Drouyn de Lhuys m'a répondu qu'il avait écrit deux fois au ministre de la marine, en insistant pour recevoir de lui un rapport sur les preuves dans l'affaire de l'*Olinde*, et que jusqu'alors rien ne lui était parvenu de ce département. Il ne pouvait pas, pensait-il, donner convenablement quelque ordre, à ce sujet, à ses agents diplomatiques avant d'avoir eu des nouvelles du ministre de la marine. Il montrait aussi quelque perplexité dans la crainte que s'il prenait l'initiative, il acceptât pour ce qui s'était passé à la baie de Quiberon une part de responsabilité plus grande que celle qui s'accordait avec sa théorie, que l'*Olinde* était un vaisseau danois et non un vaisseau français. Je lui exposai qu'un crime avait été commis contre les lois de la France, d'où l'enquête poursuivie par le ministre de la marine; que jusqu'à ce que la portée de ce crime fût appréciée et que ses auteurs fussent connus et punis, la France avait intérêt à arrêter l'équipage et tout ce qui était à bord, comme pouvant l'exposer éventuellement à des dommages-intérêts; que ce droit était tout à fait indépendant de la nationalité du navire, sur laquelle il n'y avait pas lieu de se prononcer immédiatement. L'*Olinde* était le corps du délit, dans un sens, et la France avait droit d'exiger qu'il restât au Ferrol jusqu'à la fin de l'enquête pendante. Son Excellence sembla donner son assentiment à cette manière de voir, mais se référa encore au manque de preuves suffisantes. Je lui demandai s'il verrait quelque inconvénient à ce que j'allasse trouver le ministre de la marine, lui montrer ma dépêche et traiter la uestion avec lui. En aucune façon, m'a-t-il promptement répliqué,

et il m'exprima le désir que je dise au ministre de la marine qu'il attendait son rapport, sans lequel il lui était impossible de prendre aucune mesure.

Je me rendis immédiatement auprès du ministre de la marine, que j'ai été également heureux de rencontrer. Je lui ai fait en substance la même communication qu'au ministre des affaires étrangères, en y ajoutant la commission dont je m'étais chargé auprès de lui.

Son Excellence m'a informé que les documents de l'affaire de l'*Olinde* étaient au complet, à l'exception du témoignage d'Arman qui n'avait pas été pris, et qu'ils allaient être adressés au ministre des affaires étrangères. Il m'a dit que naturellement il ne pouvait envoyer d'ordres aux agents diplomatiques, mais que si je voulais retourner auprès de M. Drouyn de Lhuys après qu'il aurait eu le temps de prendre connaissance du rapport, je pourrais renouveler ma proposition, et que la dépêche pourrait partir la nuit. Je lui ai dit que je suivrais son avis en m'autorisant de son nom. Il m'a engagé à passer vers les deux heures, et m'a promis de voir lui-même M. Drouyn de Lhuys dans l'après-midi. . . . . . . Après deux heures, je suis retourné au ministère des affaires étrangères, malheureusement M. Drouyn de Lhuys était sorti.

Je suis immédiatement rentré à la légation pour lui adresser la dépêche dont l'annexe n° 2 est une copie.....

Pour expliquer où était l'*Olinde* entre le 12 janvier, jour de son départ de Copenhague, et le 23, jour de son arrivée devant Palais (Belle-Isle), je vous adresse l'extrait d'une lettre de notre consul à Elseneur (annexe n° 4); je joins aussi une lettre reçue ce matin de notre consul de Bordeaux, et qui est relative à l'approvisionnement de charbon du *Stoerkodder*.

Je suis, monsieur, avec grand respect, votre très-obéissant serviteur,

John Bigelow.

ANNEXE N° 1.

DÉPÊCHE TÉLÉGRAPHIQUE.

(Traduction.)

Madrid, 5 février 1865, 7 heures et demie.

C'est le vapeur cuirassé *Stonewall*, capitaine V. G. Page, 3 canons, 300 chevaux-vapeur ; équipage, 79; de Copenhague pour Amérique, au bassin de Ferrol, demande réparations.

HORACE PERRY.

ANNEXE N° 2.

M. BIGELOW A M. DROUYN DE LHUYS

(Traduction.)

LÉGATION DES ÉTATS-UNIS.

Paris, 5 février 1865.

J'ai eu l'honneur de faire ce matin, à M. le ministre de la marine, la communication dont Votre Excellence m'avait chargé et de lui exposer les preuves que je vous avais déjà produites de l'identité du bélier à vapeur l'*Olinde*, qui a récemment quitté la baie de Quiberon avec le vapeur confédéré le *Stonewall*, qui est maintenant à Ferrol, en Espagne. Son Excellence le ministre de la marine m'a appris que son rapport sur l'affaire de l'*Olinde* était prêt et qu'il était sur le point de vous l'adresser, et il l'a remis en ma présence à l'estafette qui devait vous le porter. M. le ministre de la marine se proposait d'aller conférer avec Votre Excellence au sujet de ce rapport dans l'après-midi; mais il m'a engagé à retourner auprès de vous aussitôt après que vous auriez pris connaissance de ce rapport, de sorte que je fusse à même de connaître votre décision et de régler d'après elle mes communications avec nos agents. Conformément à cet avis, je me suis rendu au ministère des affaires étrangères;

mais Votre Excellence était sortie. Si j'avais été assez heureux pour vous rencontrer dans cette seconde visite, j'aurais pris la liberté d'insister auprès de vous pour que vous voulussiez bien recommander aujourd'hui même à M. Mercier de demander au gouvernement espagnol de retenir le *Stonewall* jusqu'à la fin de l'enquête qui a été ordonnée ici sur les circonstances qui se rattachent à l'équipement de ce navire et à son départ de France, faits qui se sont accomplis, il y a tout lieu de le croire, en violation directe des lois françaises. Je me serais aussi permis de vous indiquer, comme précédent à invoquer auprès du gouvernement espagnol, si c'est nécessaire, et à titre de démonstration que le gouvernement impérial ne demande que ce qu'il est disposé à accorder lui-même, l'exemple du *Victor*, autrement dit le *Rappahannock*, confiné dans le port de Calais à la suite d'une procédure précisément analogue dans tous ses points principaux à celle que je propose de suivre vis-à-vis du *Stonewall*. Si Votre Excellence apprécie au même degré que moi l'importance qu'il y a d'empêcher ce vapeur de quitter la côte occidentale de l'Europe sous pavillon du prétendu gouvernement confédéré, elle excusera l'insistance avec laquelle je lui recommande une marche qui permet une solution prompte, naturelle et satisfaisante, d'une question qui, sans cela, menace de devenir une affaire pleine de difficultés.

Je prie Votre Excellence d'agréer l'assurance de la considération très-distinguée avec laquelle j'ai l'honneur d'être son très-obéissant et très-humble serviteur.

JOHN BIGELOW.

ANNEXE N° 4.

M. HANSEN A M. BIGELOW

(Traduction.)

CONSULAT DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE.

Elseneur, 1er février 1865.

Cher monsieur,

J'ai reçu votre télégramme d'hier, et j'y ai répondu par une dépêche télégraphique.

Le *Stoerkodder* a seulement embarqué et déclaré pour l'exportation trente tonnes de charbon. J'ignore ce qu'il avait déjà de combustible à son bord.

Après son départ de Copenhague, il a dû jeter l'ancre devant ce port pendant quelques jours, à cause du mauvais temps; il était parti et a dû revenir. Il est entré aussi dans le port de Christiansand (Norwége), où il s'est aussi arrêté quelques jours, à cause du temps. Les rapports qui m'en reviennent le représentent comme un pauvre vaisseau pour tenir la mer. J'ai ensuite appris qu'il était arrivé au Texel le 19 janvier, et qu'il a quitté ce port pour Bordeaux. Il était indubitablement entré dans ce port pour avoir du charbon

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur.

George P. Hansen,
Consul des États-Unis.

ANNEXE N° 5.

EXTRAIT.

M. DAVISON A M. BIGELOW

(Traduction.)

CONSULAT DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE.

Bordeaux, 6 février 1865.

Monsieur,

En réponse à votre lettre du 4, que j'ai reçue hier dimanche ici, je suis en mesure de vous dire que le *Stoerkodder* avait embarqué cent quatre vingts tonnes de charbon avant son départ pour le Danemark. J'ai été voir M. William Bradeley (Anglais), marchand de charbon, qui m'a informé qu'il avait fourni le charbon pour tous les vaisseaux d'Arman, le *Yeddo*, l'*Osacca* et le *Stoerkodder;* qu'il avait mis à bord du dernier cent quatre-vingts tonnes, et sur les deux autres des quantités plus considérables (de deux à trois cents tonnes). On affirme ici, et cela a été publié en son temps dans les journaux, que le *Stoerkodder*,

dans son voyage vers le Nord, est entré à Cherbourg pour y prendre un supplément de charbon. Le bruit courait que sa voilure ne fonctionnait pas bien et qu'il avait dû marcher uniquement à la vapeur.

J'ai été retrouver également aujourd'hui mon ami M. Pieck, qui m'a dit qu'il pense qu'il n'avait que cent tonnes de charbon à bord, et qu'il pouvait en recevoir deux cent cinquante. Il était chargé de la surveillance de ce vaisseau et était à son bord pendant ses voyages d'essai sur la rivière. Il m'a dit qu'il avait remonté et descendu la rivière deux ou trois fois, filant à la plus grande vitesse dix nœuds à l'heure dans l'eau douce, avec, autant que je me le rappelle, soixante-cinq révolutions de la roue par minute. Arman, je crois, s'était engagé à faire marcher douze nœuds.

Très-respectueusement le vôtre.

C. Davison,
Consul des États-Unis.

N° 23.

M. BIGELOW A M. SEWARD

(Traduction.)

LÉGATION DES ÉTATS-UNIS.

Paris, 9 février 1865.

Monsieur,

A la date du 7, j'ai reçu la dépêche suivante de notre légation de Madrid :

« Le *Stonewall* est provisoirement retenu ici. Mercier n'a pas d'instructions. Voyez M. Drouyn de Lhuys. Je puis arrêter le corsaire jusqu'à arrivée d'instructions. Votre lettre reçue mercredi. »

Hier j'ai reçu cette autre dépêche de la même source :

« Le *Stonewall* est le même navire que celui appelé *Stoerkodder* à Bordeaux et *Olinde* à Quiberon. Son équipage était primitivement celui de la *Florida*. »

J'ai reçu hier la réponse de M. Drouyn de Lhuys à ma communication au sujet de ce vaisseau, en même temps que le rapport du ministre de la marine. Vous trouverez ces deux documents ci-joints, ainsi qu'une autre note que j'ai adressée aujourd'hui à Son Excellence... En l'absence de tout danger immédiat, j'ai jugé qu'il serait d'une meilleure politique de ne pas entamer de discussion, même orale, avec M. Drouyn de Lhuys sur sa dépêche, jusqu'à ce que j'aie reçu vos instructions en même temps que l'exposé officiel de la question au point de vue danois.

Je suis, cher monsieur, très-respectueusement vôtre.

JOHN BIGELOW.

ANNEXE.

M. BIGELOW A M. DROUYN DE LHUYS

(Traduction.)

LÉGATION DES ÉTATS-UNIS.

Paris, 9 février 1865.

Monsieur,

J'ai l'honneur de vous accuser réception de la note de Votre Excellence en date du 8, relative au récent équipement d'un vapeur de guerre de construction française dans la baie de Quiberon, ainsi que du rapport de Son Excellence le ministre de la marine à ce sujet. Je m'empresserai de communiquer ces documents à mon gouvernement.

Je profite de cette occasion pour vous renouveler les assurances de la très-haute considération avec laquelle j'ai l'honneur d'être de Votre Excellence le très-obéissant et très-humble serviteur.

JOHN BIGELOW.

N° 26.

M. BIGELOW A M. SEWARD

(Traduction.)

LÉGATION DES ÉTATS-UNIS.

Paris, 10 février 1865.

Monsieur,

J'ai l'honneur de vous adresser une note que j'ai reçue ce matin, et par laquelle Son Excellence le ministre des affaires étrangères m'informe que l'enquête qui avait été ordonnée par le ministre de la marine sur les faits relatifs à l'apparition de l'*Olinde* sur le littoral français avait été transférée au département de Son Excellence le garde des sceaux, ministre de la justice, afin qu'il puisse y être donné suite, s'il y a lieu.

J'en accepte l'augure, et je reste très-sincèrement vôtre.

JOHN BIGELOW.

N° 28.

M. BIGELOW A M. SEWARD

(Traduction.)

LÉGATION DES ÉTATS-UNIS.

Paris, 10 février 1865.

Monsieur,

Je viens de recevoir la dépêche suivante de notre chargé d'affaires à Madrid :

« Le corsaire *Stonewall* partira probablement demain.

« PERRY. »

Je n'ai pas reçu de lettre de M. Perry par la poste ni aucune nouvelle de nos officiers de marine, si ce n'est que le commodore Craven était informé de la substance de la dépêche que j'avais adressée à M. Sanford dimanche. Je suppose que le *Niagara* était au Ferrol ou dans le voisinage avant cela; mais je n'ai aucun avis de son arrivée, ni même de son départ pour cette destination... Si le *Stonewall* réussit à s'échapper, il faut se féliciter de ce que l'annonce de ses projets l'a précédé et que l'on connaît l'état de ses préparatifs.

Il est possible qu'il se rende à Lisbonne pour y compléter son armement, ainsi qu'un des matelots a déclaré que le commodore en avait le dessein. Dans ce cas, notre ministre en Portugal pourra être plus heureux pour l'arrêter que ne l'a été M. Perry.

Je suis, monsieur, avec grand respect, votre très-obéissant serviteur.

John Bigelow.

N° 31.

M. BIGELOW A M. SEWARD

(Traduction.)

LÉGATION DES ÉTATS-UNIS.

14 février 1865.

Monsieur,

Dans *la Gironde* de Bordeaux, portant la date du 13, et que je reçois à l'instant, je trouve la note suivante du consul danois de ce port, et je vous en envoie la traduction :

« M. le rédacteur, votre numéro du 10 courant contient une note au sujet de l'affaire de l'*Olinde*, dans laquelle il est exposé que ce vaisseau avait été vendu au Danemark par M. Arman, son constructeur, que le Danemark en avait payé le prix et que M. Arman n'avait

appris que par les journaux le changement de destination du vaisseau avec lequel il n'avait plus aucun rapport.

« Permettez-moi de vous adresser la rectification suivante que je vous prie de vouloir bien avoir la bonté d'insérer dans votre plus prochain numéro. Le bélier construit l'année dernière par M. Arman et qui a quitté Bordeaux sous le nom de *Stoerkodder*, n'a jamais été définitivement vendu au Danemark; le gouvernement danois au contraire ayant refusé d'en prendre livraison. Il n'a jamais été question de payer le prix de ce navire qui a été renvoyé à son constructeur sans que celui-ci ait jamais cessé d'en avoir la pleine et entière disposition.

« Recevez, monsieur, etc.

« E. Kirstein,
« *Consul de Danemark.* »

La Gironde accompagnait cette lettre de la remarque suivante :

« En ce qui concerne les explications données dans cette lettre, nous ne pouvons qu'exposer qu'elles sont en contradiction formelle avec les renseignements qui nous ont été donnés et que nous sommes tenus de considérer comme exacts. »

M. Adams m'a télégraphié hier que la Baltique était prise et que la malle n'arrivait pas, ce qui, je suppose, explique pourquoi je n'ai pas encore reçu, par l'intermédiaire de M. Wood, quelque chose de plus officiel du gouvernement danois à ce sujet, de façon à vous l'adresser par ce courrier.

Je suis, monsieur, avec grand respect, votre très-obéissant serviteur.

John Bigelow.

N° 54.

M. BIGELOW A M. SEWARD

(Traduction.)

LÉGATION DES ÉTATS-UNIS.

Paris, 16 février 1865.

Monsieur,

Ce jour étant celui que le ministre des affaires étrangères réserve à la réception du corps diplomatique pour l'expédition des affaires, j'ai profité de l'occasion pour lui parler du *Stonewall*, et je vous transmets le résultat de cet entretien.

J'ai commencé par demander si quelque chose avait été fait ou tout au moins projeté par le ministre de la justice, à qui, d'après ce que Son Excellence avait bien voulu me dire, l'affaire du *Stonewall* avait été renvoyée pour punir les personnes impliquées dans l'armement de ce navire au milieu des eaux françaises. Son Excellence me répondit que jusqu'alors le ministre de la justice ne lui avait pas adressé de rapport à ce sujet; que l'enquête se poursuivait, et qu'aussitôt qu'elle aurait abouti, je serais informé de ses résultats. Je lui demandai s'il n'y avait pas en France, comme en Angleterre et en Amérique, de procédure sommaire pour arrêter les personnes contre lesquelles il y avait des charges vraisemblables, jusqu'à la fin de l'instruction, et que, dans ce cas, il n'y aurait pas de difficulté à établir des charges vraisemblables contre plusieurs personnes, notamment J. Rivière, qui était maintenant à Paris, et ceux qui avaient porté le charbon. Son Excellence, sans répondre très-directement à cette question, me déclara que les lois françaises, en matière commerciale, étaient généralement assez sévères; que l'affaire avait été transmise au ministre de la justice, avec un exposé complet des preuves fournies par le ministre de la marine aussi bien que par moi; que la procédure judiciaire ne marchait pas habi-

tuellement avec une rapidité telle, qu'un résultat eût pu être obtenu en aussi peu de temps, et qu'enfin il verrait M. Baroche ou lui écrirait à ce sujet. J'ai insisté pour qu'il fît cette démarche le plus tôt possible. Je lui ai dit que le crime commis était d'une telle nature que tout le monde pouvait le comprendre, et que la meilleure preuve que le gouvernement impérial pût donner qu'il ressentait l'offense, c'était l'arrestation et le châtiment d'au moins quelques-uns des coupables. J'exprimai alors mon regret que Son Excellence n'eût pas jugé à propos de recevoir avec faveur la demande d'intervention auprès du gouvernement espagnol que je lui avais adressée dimanche, car j'étais hors d'état d'apprécier le mérite des objections qu'avait pu faire naître l'idée de cette démarche. Son Excellence me répliqua que, malgré tout son désir de m'être agréable, elle ne comprenait pas comment elle pourrait se charger de la police dans les eaux d'Espagne. Elle s'expliquait parfaitement comment l'Espagne pouvait retenir le *Stonewall*, puisqu'il était dans les eaux d'Espagne, et comment le Danemark pouvait demander à l'Espagne de retenir ce bâtiment, puisqu'il avait échangé le pavillon danois pour le pavillon confédéré ; mais que la France ne se trouvait ni avec le vaisseau, ni avec aucune des parties en cause, dans de tels rapports qu'elle pût se mêler de la présence du *Stonewall* dans un port espagnol, à moins d'admettre, ce qu'elle déniait positivement, que le *Stonewall* fût un vaisseau français. Il me récapitula alors l'historique des actes successifs qui lui avaient suffisamment prouvé que ce vaisseau était vendu au Danemark avant qu'il autorisât son départ de Bordeaux

Je ne vous répéterai pas tout cela ; car il n'a rien ajouté à tout ce que je vous avais déjà dit à ce sujet, excepté que la correspondance entre lui et le gouvernement danois avait eu lieu par télégraphe. Je lui expliquai alors que ma requête n'entraînait pas nécessairement de sa part une décision sur la nationalité du *Stonewall ;* que je n'étais pas prêt à discuter cette question, et que j'espérais que son assistance nous dispenserait à jamais d'une telle discussion. Je me bornai à affirmer ce qui était maintenant un fait de commune renommée, qu'un attentat aux lois françaises avait été commis dans les eaux de la France ; que l'iden-

lité des auteurs de cet attentat ou tout au moins de quelques-uns d'entre eux était facile à établir, et que le *Stonewall* était le corps du délit. Je demandais donc au gouvernement français, non pas d'exercer la réclamation d'un droit au gouvernement espagnol, mais de lui exprimer le désir que le *Stonewall* fût retenu jusqu'à la fin de l'enquête. J'ajoutai que j'avais quelque raison de croire que le gouvernement espagnol serait heureux d'avoir ce prétexte pour suivre une ligne de conduite qu'il avait déjà en partie adoptée de lui-même; puis, sur la demande de M. Drouyn de Lhuys, j'ai résumé ce que le gouvernement espagnol avait déjà fait, tout en ne doutant pas que Son Excellence n'en sût beaucoup plus long que moi sur ce sujet.

J'insistai ensuite sur l'analogie entre les deux affaires du *Rappahannock* et du *Stonewall*, analogie que, dans ma note du 5, je n'avais pas réussi à rendre suffisamment éclatante aux yeux de Son Excellence. Le premier de ces bâtiments était entré dans un port français dans le but d'y compléter son équipement, puis d'en sortir pour exercer des déprédations sur le commerce d'un ami de la France; Son Excellence l'avait retenu à Calais, où il est encore. Le *Stonewall* est venu dans les eaux françaises faire la même chose et dans le but d'exercer des déprédations sur le commerce des États-Unis. Peu importait son pavillon; ce qu'il se proposait de faire, ce qu'il faisait actuellement était un attentat aux lois françaises. Le *Stonewall* renouvelait le même attentat dans les eaux d'Espagne. La France, pour venger ses lois méconnues, pouvait donc demander à l'Espagne de faire ce qu'elle a fait dans des circonstances identiques, d'autant plus que l'Espagne, j'en étais convaincu, accueillerait avec satisfaction le concours de la France pour l'aider à marcher dans cette voie.

Son Excellence a écouté tout ce que j'ai dit avec une profonde attention et n'a contesté aucune de mes assertions, pas même l'analogie avec l'affaire du *Rappahannock*, qu'il avait mise en question dans sa dépêche du 7. Il a fait profession du désir plus sincère de me prêter son concours pour arrêter la marche de ce bâtiment; mais il m'a dit qu'il n'avait pas le pouvoir de reconnaître quelqu'un coupable d'un crime, quand l'un de ses collègues était chargé d'examiner la question.

S'il envoyait aujourd'hui des instructions à M. Mercier, fondées sur la raison qu'un crime avait été commis, il pourrait être obligé de révoquer ces instructions le lendemain. Il désirait ne pas faire un pas dans cette affaire sans quelque chose qui pût abriter sa responsabilité vis-à-vis de ses collègues. Si M. Baroche disait simplement qu'un attentat avait été commis, et que le *Stonewall* était le *corps du délit*, il agirait immédiatement. Il m'a déclaré qu'il allait chercher l'occasion de rencontrer M. Baroche, de s'informer où en était l'affaire, et m'a donné à entendre qu'il ferait tout ce qu'il pourrait faire dans ces circonstances sans compromettre son gouvernement.

Je lui ai répété que je n'avais pas eu et que je n'avais pas le dessein de discuter, dans cette entrevue, la nationalité de l'*Olinde*, maintenant appelé le *Stonewall*, mais seulement d'invoquer le concours de ses bons offices pour persuader le gouvernement espagnol de retenir le vaisseau, ne fût-ce que pour quelques semaines, les événements qui s'accompliraient vraisemblablement dans ce délai devant être de nature à nous relever de tout souci. Son Excellence, tout en exprimant son vif désir d'agir de son mieux en notre faveur aussitôt qu'il aurait reçu les déclarations nécessaires du ministre de la justice, me fit remarquer que, d'après les communications de M. Mercier, ce diplomate avait déjà laissé entendre au gouvernement espagnol que la détention du *Stonewall* ne lui serait pas désagréable.

Je vous ai donné ici la substance d'une longue conversation où j'ai eu tout lieu d'être satisfait du ton de M. Drouyn de Lhuys. Ce sujet, je crois, est un de ceux où les exigences politiques de la situation l'obligent à agir avec une grande circonspection; mais, autant que je puis baser une induction sur son langage et son attitude, il était pleinement touché de la justice de ma demande, et je ne serais pas étonné si, par les voies qu'il jugera convenables, il ne manifeste de nouveau son désir d'empêcher le départ du *Stonewall*. J'espère seulement que ses efforts ne viendront pas trop tard.

Je suis, monsieur, avec grand respect, votre obéissant serviteur.

JOHN BIGELOW.

M. PERRY A M. BIGELOW

(Traduction.)

LÉGATION DES ÉTATS-UNIS.

Madrid, 8 février 1865.

Monsieur,

Le vapeur confédéré *Stonewall*, qui est maintenant au Ferrol, est le même vaisseau que celui dont parle votre lettre du 5 courant, sous le nom de *Stoerkodder* et d'*Olinde*. Son équipage, d'après le rapport de mon agent consulaire à la Corogne, est en grande partie l'ancien équipage du pirate *Florida*. C'est donc une expédition armée, commencée et complétée dans les eaux de France, pour faire la guerre aux États-Unis.

Je ne puis rien découvrir qui, au point de vue du droit international, distingue cette affaire de l'expédition organisée, armée et équipée sur le territoire canadien de l'Angleterre pour entamer des opérations de guerre à Saint-Albans.

L'*Alabama* et ses pareils se sont échappés des eaux anglaises désarmés, sous la forme de vaisseaux de commerce, et ont été armés postérieurement, en dehors de la juridiction britannique. Mais indépendamment de cette circonstance, qu'un bélier à vapeur ne peut être réduit à la condition d'un navire désarmé, parce que le corps du bâtiment lui-même est à la fois une arme offensive et défensive, les confédérés, dans ce cas, semblent avoir commis la faute de mettre à bord du *Stonewall* l'équipage, les officiers, les canons, le charbon et les munitions dans la juridiction de la France, où le bâtiment avait été construit. Ils ont ainsi engagé la responsabilité du gouvernement impérial d'une manière qui ne peut que leur préjudicier. Ils sortent pour la première fois des eaux soumises à la juridiction française, complétement organisés, armés et équipés pour faire la guerre aux États-Unis.

La complète bonne foi et le succès effectif avec lequel le gouverne-

ment de l'Empereur a fait observer son décret de neutralité jusqu'à ce moment, par exemple dans le cas du *Rappahannock* et dans celui de ce bélier lui-même, jusqu'à ce que les rebelles aient trouvé le moyen de le tromper et de se jouer de son autorité, me fait croire que lorsque vous représenterez ces faits à M. Drouyn de Lhuys avec votre habileté ordinaire, vous parviendrez aisément à obtenir de cet homme d'État si intelligent quelque mesure efficace à l'effet d'arrêter dans sa course ce terrible vaisseau avant qu'il ait pu entrer en conflit avec les forces ou les vaisseaux des États-Unis. Je ne vois même pas comment la responsabilité du gouvernement français pourrait être dégagée, si quelque effort de ce genre n'était fait et promptement fait.

Heureusement le bélier est entré à l'arsenal du Ferrol en état d'avaries partielles, et notre agent consulaire m'annonce qu'il ne peut reprendre la mer sans avoir été réparé....

La France ne se considère-t-elle pas comme obligée d'arrêter cette expédition armée, même par la force, en pleine mer, pour avoir violé ses ordres, s'être armée, organisée et équipée dans ses eaux, et être partie, de là, contre les États-Unis, avec lesquels la France est en paix. Ne doit-elle pas à sa propre dignité et à la revendication de sa souveraineté méconnue, de faire tout ce qu'il est raisonnablement possible de faire pour arrêter cette expédition armée, la faire rentrer dans ses ports et la réduire à l'impuissance.

Je vous adresse ces suggestions, non pas pour anticiper sur les décisions de votre jugement bien supérieur au mien, mais uniquement pour vous exposer toute l'affaire comme elle me semble apparaître éclairée par les faits communiqués à notre légation, afin que vous puissiez comprendre les motifs et la marche de ma propre action ici.

Je suis, monsieur, respectueusement votre obéissant serviteur.

Horace J. Perry,
Chargé d'affaires.

N° 673.

M. ADAMS A M. SEWARD

(Traduction.)

LÉGATION DES ÉTATS-UNIS.

Londres, 9 février 1865.

Monsieur,

Je présume que vous avez été avisé de l'évasion de Nantes du vapeur cuirassé l'*Olinde*, et du transbordement des matelots rebelles et de l'armement par la *Ville-de-Richemond*, envoyée de ce port à l'île d'Houat sur le littoral français et que cet avis vous est revenu de plusieurs autres sources, beaucoup plus complet et plus précis que ce que j'aurais pu me procurer moi-même. En traitant de cette affaire, je me bornerai donc à la part que j'aurai dans ses phases successives.

La première nouvelle à ce sujet m'est arrivée, samedi 28 janvier, par un télégramme adressé à Liverpool par le consul de Nantes et exposant les faits un peu obscurément. Autant que j'ai pu comprendre, l'affaire a été conduite avec la connivence de Français et par des instruments français, aussi je me suis tenu pour assuré que M. Bigelow, à Paris, était la personne réellement la mieux posée pour y donner ses soins....

Le *Stonewall* se trouve être un des vaisseaux de M. Arman, originairement construit en France pour les rebelles, puis devenu l'objet d'une négociation avec le gouvernement danois, envoyé à Copenhague pour y être examiné, et rejeté après une épreuve peu satisfaisante, puis examiné et inspecté par M. Barreda, ministre péruvien, et trouvé hors d'état de tenir la mer, et qu'enfin son propriétaire originaire qui en était responsable et ne pouvait s'en débarrasser, a réussi à faire esquiver de France. Dans ces circonstances, je ne m'étonne pas qu'après avoir été éprouvé dans le golfe de Biscaye, ce navire ait dû entrer au Ferrol pour y réparer

ses avaries. Mon impression est que comme toujours les rebelles vont au-devant d'un désappointement qui dépassera leur succès.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur.

CHARLES FRANCIS ADAMS.

N° 46.

M. SEWARD A M. BIGELOW

(Traduction.)

DÉPARTEMENT D'ÉTAT.

Washington, 21 février 1865.

Monsieur,

J'ai l'honneur de vous accuser réception de plusieurs dépêches relatives à un vaisseau pirate qui, construit par Arman, de Bordeaux, pour les insurgés, est parti, après vente ou négociation de vente, pour Copenhague; s'est rendu de ce port à l'île d'Houat, y a reçu un armement et un équipage d'un vapeur anglais, du charbon d'un vapeur français, puis est parti de là dans la direction du sud-ouest. Ces dépêches portent le n° 13 et la date du 30 janvier, le n° 14 et la date du 31, les n°s 16 et 17 et la date du 3 février. J'ai aussi reçu plusieurs dépêches télégraphiques, relatives à ce même vaisseau, de notre très-vigilant consul de Nantes.

J'ai aussi été avisé, par notre ministre à Madrid, qu'un vaisseau pirate venant de Copenhague était entré au port du Ferrol, lequel vaisseau peut être ou ne pas être celui auquel vos dépêches se réfèrent. La connaissance que nous avons jusqu'ici de cette affaire est donc encore très-vague et très-incomplète ; il est incertain s'il n'y a pas en mer les deux vaisseaux bâtis à Bordeaux pour les insurgés au lieu d'un. Nous ne pouvons juger avec certitude si le vaisseau qu'on nous annonce au Ferrol est le même dont on nous parlé à la Corogne sous le nom de *Shenandoah*.

Nous ne pouvons décider définitivement si le gouvernement danois est fautif dans l'accomplissement de ses devoirs internationaux, et nous ne voulons pas admettre par là même que le gouvernement français ait intentionnellement permis que sa bonne foi puisse être compromise. Nous ne savons pas encore si le vaisseau ou les vaisseaux en question sont passés dans les mains des rebelles. Je ne peux donc vous écrire qu'en termes généraux sur ce sujet, et je le fais à la condition que les faits qui m'ont été exposés seront vérifiés. J'approuve la communication que vous avez adressée à M. Drouyn de Lhuys, et j'espère que la prochaine malle nous apportera la nouvelle que le gouvernement de l'Empereur a adopté des moyens efficaces pour défendre sa souveraineté et punir ceux de ses sujets qui ont cherché, par ce nouvel attentat, à l'exposer à une guerre avec les États-Unis. Vous êtes autorisé à faire cette déclaration à M. Drouyn de Lhuys, et ajouter que ce gouvernement réclame une indemnité de la part de tous ceux à qui la responsabilité devra finalement être attribuée, pour tous les dommages que pourra faire aux États-Unis le vaisseau pirate en question, et qu'après avoir souffert une guerre déguisée de la part des sujets des États maritimes, guerre à laquelle nous nous plaisons à reconnaître que la France n'a pas participé, mais qui est devenue pratiquement effective par la politique adoptée par toutes les puissances maritimes, malgré les remontrances incessantes des États-Unis, notre gouvernement compte maintenant que ces puissances révoqueront tous les décrets, ordres et règlements par lesquels elles concèdent les priviléges des belligérants sur mer aux vaisseaux construits, préparés, armés et équipés dans les États étrangers avec lesquels les États-Unis maintiennent des relations de paix et d'amitié. Je me réserve de vous adresser des instructions d'un caractère plus définitif, quand nous serons édifiés sur les procédés du gouvernement de l'Empereur.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur.

William H. Seward.

N 50.

M. SEWARD A M. BIGELOW

(Traduction.)

DÉPARTEMENT D'ÉTAT.

Washington, 22 février 1865.

Monsieur,

D'après l'exposé que vous me faites de l'état actuel de l'opinion publique à Paris sur les affaires de l'Amérique, je conclus qu'il y a moins de sujet que par le passé de se tourmenter de nos relations avec l'Empereur. Si nous sommes assez heureux pour éviter en ce moment des collisions entre les sujets armés des puissances européennes ou les autorités de ces États et les nôtres sur mer aussi bien que sur terre, on peut compter que le temps et les événements faciliteront la solution de questions politiques auxquelles il est même dangereux de toucher. J'espère que l'affaire de l'*Olinde* finira par ne nous causer aucun tort, et par conséquent ne nous laissera aucune cause de plainte contre la France.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur.

WILLIAM H. SEWARD.

N° 53.

M. SEWARD A M. BIGELOW

(Traduction.)

DÉPARTEMENT D'ÉTAT.

Washington, 27 février 1865.

Monsieur,

Votre dépêche du 6 courant, n° 19, relative aux mouvements du vapeur insurgé *Stoerkodder*, autrement dit l'*Olinde*, autrement dit le

Stonewall, et à vos démarches pour obtenir l'arrestation ou la saisie de ce bâtiment, a été reçue et approuvée.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur.

WILLIAM H. SEWARD.

N° 61.

M. BIGELOW A M. SEWARD

(Traduction.)

Paris, 17 mars 1865.

Monsieur,

Des rapports m'étant arrivés de différentes sources, qui m'informent que les rebelles étaient sur le point d'avoir en mer et en leur pouvoir, pendant la semaine, le bélier *Chéops*, frère du *Stonewall*, j'ai demandé à M. Drouyn de Lhuys quelle valeur je devais attacher à ces rapports. Son Excellence m'a remercié de lui fournir l'occasion d'exposer l'exacte situation de l'affaire, afin que mon gouvernement en eût connaissance. Arman avait demandé l'autorisation d'envoyer le *Chéops* en Prusse, et avait produit un acte de vente du vaisseau au gouvernement prussien. « Je ne voulais nullement, m'a dit M. Drouyn de Lhuys, être attrapé de nouveau comme dans l'affaire du *Stonewall* » (*I was unwilling to be caught again as in the case of the Stonewall*) ; aussi ai-je dit à M. Arman que cela n'était pas suffisant et qu'il me fallait une preuve revêtue au plus haut degré du caractère officiel, émanant du gouvernement prussien, à l'effet d'établir non-seulement que le vaisseau avait été acheté par lui, mais qu'il en avait pris possession. »

Je remerciai Son Excellence de sa prévoyance et lui demandai de s'assurer que la vente était parfaite par une livraison absolue et sans conditions. Il dit qu'il en serait ainsi, et que la livraison serait faite à un officier du gouvernement prussien, pleinement autorisé à prendre possession en son nom, ou que le navire ne quitterait pas Bordeaux.

Il fit alors une note sur l'affaire, et dit qu'il rencontrerait le lendemain le ministre de la marine au conseil d'État et insisterait de nouveau à ce sujet auprès de lui.

Je suis, monsieur, avec grand respect, votre obéissant serviteur.

John Bigelow.

N° 62.

M. BIGELOW A M. SEWARD

EXTRAIT.

(Traduction.)

LÉGATION DES ÉTATS-UNIS.

Paris, 17 mars 1866.

Monsieur,

Je n'ai que quelques minutes avant le départ du courrier pour vous transmettre le résultat d'un entretien que j'ai eu avec M. Drouyn de Lhuys sur les différents sujets que traitaient plusieurs de vos dernières dépêches.....

Au milieu des considérations développées par Son Excellence, j'ai trouvé l'occasion de déclarer qu'il y avait eu des circonstances qui s'étaient certainement présentées pour excuser l'irritation montrée par mes concitoyens vis-à-vis de la France, et j'indiquai particulièrement les deux années d'incertitude et de crainte que nous avons traversées au sujet de la destination définitive des bâtiments que Arman s'était engagé à construire pour les confédérés. « Si, lui ai-je dit, après l'engagement formel donné par Votre Excellence à M. Dayton, un de ces vaisseaux a la permission de quitter la France et passe sur-le-champ dans les mains de nos ennemis, comme le *Stonewall* vient de le faire, vous devez comprendre combien il est difficile de démontrer au peuple des États-Unis que la France n'a pas été au moins plus indifférente à tous les dommages qui peuvent résulter de ces déprédations qu'une puis-

sance amie ne devait l'être. C'est par cette raison, ajoutai-je, que, soit avant d'entrer en relations officielles avec Son Excellence, soit depuis, j'ai toujours travaillé de mon mieux pour que la France écartât jusqu'à l'apparence d'une responsabilité dans les intrigues des rebelles chez elle, et c'était aussi pour cela que je désirais si vivement voir le gouvernement impérial adopter quelque mesure analogue à celle que je lui avais conseillée, afin de démontrer à tous mes compatriotes ses dispositions amicales envers eux..... »

Je suis, monsieur, avec grand respect, votre très-obéissant serviteur.

John Bigelow.

N° 67.

M. BIGELOW A M. SEWARD

(Traduction.)

LÉGATION DES ÉTATS-UNIS.

Paris, le 4 avril 1865.

Monsieur,

J'ai l'honneur de vous envoyer copie de certains documents que j'ai reçus de l'honorable M. Bradford R. Wood, ministre résidant des États-Unis à Copenhague, répondant jusqu'à un certain point à la demande que je lui avais adressée de me transmettre tous les renseignements qu'il pourrait recueillir dans son ressort, relativement à la remise du vapeur *Stonewall*, autrement dit *Olinde*, aux officiers de la marine confédérée.

Vous avez déjà reçu de M. Wood, dans le récit de ses rapports personnels avec le gouvernement danois, quelque chose de plus satisfaisant, s'il y a quelque chose de plus satisfaisant à nous offrir.

La position de la question auprès du gouvernement français n'a pas changé depuis les dernières communications que je vous ai expédiées. J'apprends de notre consul de Nantes qu'une enquête s'y fait dans le

but de poursuivre trois des personnes incriminées à raison des fournitures de charbon, de provisions et de munitions, qui ont été faites au *Stonewall* dans les eaux de la France. Il reste à voir avec quelle vigueur la majesté de la loi sera revendiquée. J'attacherais beaucoup plus d'importance à une telle démonstration si elle était dirigée contre celui qui est notoirement coupable, au premier chef, Arman, au lieu d'être dirigée contre quelques-uns de ses instruments.

Le *Stonewall* a quitté le Ferrol pour Lisbonne, d'où, après quelques jours d'arrêt, il s'est dirigé vers une destination inconnue. Nos représentants à Madrid et à Lisbonne vous auront sans doute transmis des détails complets sur son séjour dans ces deux ports et son départ.

Je suis, monsieur, avec grand respect, votre très-obéissant serviteur,

John Bigelow.

ANNEXE N° 1.

M. WOOD A M. BIGELOW

(Traduction.)

LÉGATION DES ÉTATS-UNIS.

Copenhague, le 25 mars 1865.

Cher monsieur. Je vous transmets sous ce pli, copie de certains documents que j'ai reçus du gouvernement danois. Ceux qui étaient en langue française sont certifiés conformes. Ceux qui sont en langue danoise sont aussi certifiés conformes, mais supposant qu'ils vous seraient inutiles en cette langue je les ai fait traduire par le consul Hansen, Danois de naissance, et je vous envoie sa traduction littérale. Je suppose que les originaux sont également à la légation danoise de Paris.

M. Haxlhaussen, qui est très-versé dans les littératures de France et d'Angleterre, peut donner plus d'élégance à la traduction littérale d'Han-

sen. Il est très-possible que si les Danois avaient pu prendre livraison du *Stoerkodder* à temps, ils en eussent fait leur propriété, mais ils n'en avaient plus besoin après le mois de juin 1864, et ils se sont prévalus de ce qu'il avait de défectueux pour s'en débarrasser. Comme ils ne soupçonnaient rien et qu'ils désiraient obliger Arman, qui avait ici la réputation d'être un homme très-solvable et l'un des bras droits de l'Empereur (*a very responsible man and one of the emperor's right hand-men*), ils se sont laissé tromper par le correspondant d'Arman, Puggaard, marchand danois habitant ici, qui sans aucun doute savait que ce bâtiment était vendu aux confédérés lorsqu'il a fait sa pétition pour obtenir l'usage du pavillon danois, puisqu'il avait avancé de l'argent sur ce navire pendant le cours de sa construction par les confédérés. Bien plus, je n'ai aucun doute que le gouvernement danois ne connaisse maintenant la complicité de Puggaard dans cette affaire. L'intention d'Arman en envoyant son vaisseau ici était de le faire sortir des eaux de France pour le livrer aux confédérés et de tromper le ministre français. La police veille sur les hommes que vous m'avez indiqués.

Je suis très-sincèrement votre obéissant serviteur,

Bradford R. Wood,
Ministre résidant.

J'ai demandé et j'ai obtenu que le gouvernement danois informe les gouvernements de France et d'Espagne qu'il n'a jamais été propriétaire du *Stoerkodder* : l'Espagne permettra-t-elle à ce navire de prendre la mer? Si elle laisse faire, elle perdra Cuba, je l'espère.

W.

ANNEXE N° 2.

M. BLUHME MINISTRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES A M. WOOD

Copenhague, 8 mars 1865.

Monsieur,

Dans la note que vous m'avez fait l'honneur de m'adresser le 4 du mois passé, vous avez appelé mon attention sur la circonstance qu'un ou plusieurs bâtiments de guerre, construits en France mais portant pavillon danois, seraient passés entre les mains des soi-disant États confédérés, et tout en écartant toute idée d'une connivence quelconque de la part du gouvernement du Roi dans cette transaction, vous m'avez demandé des éclaircissements sur certains points, formulés dans l'annexe de votre note.

Pénétré du désir sincère de dissiper tout doute qui pourrait planer sur la conduite du gouvernement du Roi dans cette circonstance, je me suis attaché à recueillir toutes les informations authentiques sur les négociations qui ont eu lieu entre le gouvernement et M. Arman, armateur de Bordeaux, relativement au bâtiment cuirassé *Sphinx*, alias *Stoerkodder*, car c'est évidemment à ce navire que votre note fait allusion.

En vous transmettant, monsieur, sous pli ces documents désignés par litt. A-T, je me permets de les accompagner d'un exposé succint des points principaux, tels que ces pièces les constatent.

En date du 31 mars de l'année passée, un contrat fut signé, par lequel M. Arman s'engagea à livrer, le 10 juin 1864, un bâtiment cuirassé de 300 chevaux de force avec artillerie et munition. Le navire qui se trouvait déjà sur les chantiers du constructeur, devait être achevé sous le contrôle d'un officier de la marine danoise qui conformément à l'article IX f°. XI du contrat, était chargé d'examiner et d'accepter le bâtiment avant qu'il pût quitter Bordeaux pour se rendre à sa destination.

Les conditions du contrat ne furent pas remplies par M. Arman. Le navire ne fut achevé que le 21 octobre, et il ne réalisait pas les promesses données relativement à la vitesse de sa marche ni à son tirant d'eau. L'officier danois, M. Schönheyder, ne pouvait par conséquent l'accepter. Néammoins M. Arman, espérant pouvoir réussir par une négociation directe avec le ministre de la marine, à faire accepter le navire, l'expédia à la fin du mois d'octobre pour Copenhague. Le refus de M. Schönheyder fut d'ailleurs répété à M. Arman pendant une entrevue qu'il eut à Paris avec le directeur du ministère de la marine, M. Eckildsen, et cet employé danois ajouta expressément que le navire étant parti de Bordeaux sans l'autorisation de l'officier de contrôle, l'expédition ne pouvait avoir lieu qu'à ses risques et périls ainsi qu'à ses propres dépens.

Le bâtiment qui arriva à Copenhague au milieu du mois de novembre fut examiné ici, mais le ministère de la marine persista dans le refus de l'accepter. Par conséquent le contrat fut annulé, et M. Arman reconnut expressément que le gouvernement danois était dégagé de toute obligation envers lui par suite du contrat.

Le navire devait donc retourner en France, mais, par des motifs d'économie, l'armateur avait congédié son capitaine et l'équipage français lors de l'arrivée du bâtiment à Copenhague. Il se trouva ainsi dans la nécessité d'engager ici, par l'intermédiaire de son correspondant, un négociant de Copenhague, un capitaine marchand danois et un équipage composé de matelots danois et suédois, pour reconduire le navire à Bordeaux, ce qui rendait nécessaire pour lui de solliciter une permission spéciale de la direction des douanes, pour que le bâtiment, quoique propriété française, pût sortir du port de Copenhague dans des conditions si inusitées. Ne pouvant non plus réclamer l'assistance des consuls français dans les ports où la rigueur de la saison forcerait peut-être le navire de chercher refuge, M. Arman demanda également une lettre de recommandation pour les consuls danois, ainsi que la permission de faire le voyage sous pavillon danois. Cette permission et cette lettre de recommandation lui furent données, mais je n'ai pas besoin d'ajouter que toutes les avances que le capitaine demanderait dans les

ports, devaient rester tout à fait étrangères au gouvernement du Roi, et qu'il était expressément enjoint au capitaine d'amener le pavillon danois dès qu'il entrerait dans le port de Bordeaux.

J'espère, monsieur, que ces éclaircissements serviront à répondre aux questions que vous m'avez adressées. Ils prouveront que le gouvernement du Roi a été tout à fait étranger à la transaction qui paraît avoir lieu et qu'il regrette sincèrement. Je me suis empressé de faire des démarches pour qu'au moyen de dépositions, faites devant le tribunal par des personnes appartenant à l'équipage, il soit dressé des procès-verbaux sur tout ce qui s'est passé pendant le voyage du navire depuis son départ de Copenhague, et je me réserve de vous transmettre ces renseignements aussitôt qu'ils me parviendront.

Veuillez agréer, monsieur, les assurances réitérées de ma considération la plus distinguée,

Bluhme.

ANNEXE N° 3.

M. ARMAN A M. LE BARON ARNOUS DE RIVIÈRE.

Paris, le 14 mars 1864.

Monsieur,

Je viens renouveler en vos mains l'autorisation de signer en mon nom à Copenhague le contrat de vente des deux navires à vapeur cuirassés que j'ai offerts au gouvernement danois.

Je promets de ratifier cette vente à première demande du gouvernement, l'acceptant comme si je l'avais faite moi-même.

Agréez, je vous prie, monsieur le baron, l'assurance de mes sentiments distingués.

Signé : L. Arman.

Pour copie conforme :

Tuxen.

Pour légalisation de la signature :

P. Vedel.

ANNEXE N° 4.

STATION TÉLÉGRAPHIQUE DE COPENHAGUE.

AU MINISTRE DE LA MARINE A COPENHAGUE

(Traduction.)

TÉLÉGRAMME N° 213.

Expédié de Bordeaux, le 25 octobre 1864, 6 h. 50 m. du soir.

Ordre du 23, exécuté. Navire parti hier sous ma déclaration donnée. Lettre partira aujourd'hui.

Signé : SCHÖNHEYDER.

14 mars 1865.

Certifié conforme :

TUXEN.

Certifié la signature Tuxen :

VEDEL.

ANNEXE N° 5.

M. SCHÖNHEYDER AU MINISTRE DE LA MARINE

(Traduction.)

Bordeaux, 25 octobre 1864.

Monsieur le ministre,

Après les essais du *Stoerkodder*, qui ont eu lieu le 20 courant, j'informai M. Arman que je ferais mon rapport au ministre sur les résultats de ces essais, et, à ma demande, il consentit d'attendre la décision ultérieure du ministre qui accepterait ou rejeterait le vaisseau, ainsi

d'ailleurs que le contrat le stipulait. Aussitôt après avoir reçu le télégramme du ministre en date du 23, j'ai immédiatement, et sur l'ordre qui m'en était donné, averti M. Arman, de l'arrivée prochaine ici du conseiller d'État Eckildsen. Mais M. Arman m'a appris aujourd'hui que le *Stoerkodder* avait pris la mer hier avec l'ordre de se rendre dans le Sund. Il a l'intention, si le vaisseau est refusé par le gouvernement, parce que les conditions de vitesse et de tirant d'eau portées au contrat ne sont pas remplies, de s'en remettre à la générosité du gouvernement s'il veut prendre livraison du navire, à telles autres conditions différentes de celles du contrat qu'il lui plairait et dont il n'y a pas lieu que j'informe M. le ministre.

Je prends la liberté de joindre à cette lettre copie de la déclaration de l'expert chargé par moi de suivre les essais du *Stoerkodder* et de m'en certifier les résultats?

Je suis, etc., etc.

G. Schönheyder.

Certifié conforme à l'original : *Signé :* Tuxen.

Certifié la signature Tuxen : *Signé :* Vedel.

ANNEXE N° 6.

Bordeaux, 22 octobre 1864.

Monsieur,

Selon vos vœux, j'ai assisté aux expériences faites le 20 courant à bord du bélier le *Stoerkodder*, et par suite des observations que j'ai prises durant les épreuves, je viens, monsieur, vous déclarer que j'ai constaté que le tirant d'eau dudit bâtiment en eau douce était :

Arrière	15	pieds	9	pouces
Avant	13	—	7	—
Moyenne	14	—	8	—

Et que la vitesse moyenne du bâtiment dans les quatre parcours qui

ont été faits entre le feu flottant du Tallais et la pointe de Grave était de 10, 8 nœuds.

J'ajouterai que malgré une brise de nord-ouest assez forte, les circonstances étant assez convenables pour s'assurer de la vitesse du bâtiment.

Agréez, monsieur, etc.

Signé : Pieck,
Capitaine expert du tribunal de commerce.

Pour copie conforme :

Schönheyder, Tuxen.

Certifié : *Signé :* P. Vedel.

ANNEXE N° 7.

LE MINISTRE DE LA MARINE A M. PUGGAARD

(Traduction.)

MINISTÈRE DE LA MARINE.

Copenhague, 21 décembre 1864.

Monsieur,

Par sa lettre du 14 courant, M. Arman m'a informé qu'il avait donné plein pouvoir à M. Grossereau, négociant, son mandataire, de signer un arrangement définitif au sujet du vaisseau blindé le *Stoerkodder*, dans ces termes : Ou que le vaisseau soit enfin reçu sans autre perte pour M. Arman que les intérêts ou que le contrat soit annulé, avec cette seule compensation, que ce navire prendrait un nouveau rang dans la marine danoise.

En réponse à cette communication et par ordre il est donné à savoir que, quoique M. Arman ait manqué sur plusieurs points de remplir les conditions auxquelles il avait souscrit par le contrat du 20 mars de cette année pour remettre le *Stoerkodder*, le ministre le relève de

ce contrat de la manière suivante : le contrat est annulé sous cette condition que lorsque M. Arman, à une époque plus ou moins éloignée, fera partir son vaisseau d'ici, il devra reconnaître qu'il n'a aucune demande à faire au gouvernement danois.

M. Grossereau est également requis de rappeler à M. Arman que les dépenses de toutes sortes occasionnées par l'arrivée du vaisseau ont été causées par le fait de la conduite du vaisseau ici, quoique M. Arman eût été dûment informé à Paris qu'il devait seul encourir le risque de ce déplacement.

Signé : Lutken.

Certifié conforme : *Signé :* Tuxen.

Certifié la signature Tuxen : *Signé :* P. Vedel.

ANNEXE N° 8.

Je soussigné Henri Arnous de Rivière, agissant pour le compte de M. L. Arman de Bordeaux, et suivant les pouvoirs que j'ai reçus de lui pour signer et traiter le contrat du 30 mars 1864, relatif à la vente du vaisseau blindé le *Stoerkodder*, reconnais par la présente que le gouvernement royal du Danemark est entièrement dégagé des engagements dudit contrat, et que M. L. Arman renonce envers ledit gouvernement à tous ses droits et réserves relativement audit contrat. En foi de quoi j'ai signé le 21 décembre 1864.

H. Arnous de Rivière.

Certifié conforme à l'original,

Commissariat du ministre de la marine : *Signé :* Tuxen.

Vu au ministère royal des affaires étrangères pour légalisation de la signature ci-contre de M. Tuxen, chef de bureau au ministère de la marine. Copenhague le 14 mars 1865. *Signé :* P. Vedel.

ANNEXE N° 9.

CERTIFICAT DÉLIVRÉ AU VAISSEAU CUIRASSÉ LE *STOERKODDER*

(Traduction.)

ADMINISTRATION GÉNÉRALE DES DOUANNES.

Copenhague, 30 décembre 1864.

Le secrétaire de l'admistration générale des douanes fait savoir que le vaisseau cuirassé le *Stoerkodder*, appartenant à M. Arman de Bordeaux, a été envoyé de Bordeaux dans cette ville pour être offert en vente au gouvernement royal danois, et y a été refusé après essai, que le propriétaire se proposait de le reconduire en France, et qu'il est permis que le susdit vaisseau parte d'ici avec un équipage danois.

Bureau de l'expédition du royaume : *Signé* : RAMUS.

Copie conforme : *Signé :* J. WINTHER.

Certifié l'écriture : *Signé :* P. VEDEL.

ANNEXE N° 10.

LE MINISTRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES AUX CONSULS ROYAUX EN SUÈDE, NORWÉGE, GRANDE-BRETAGNE, PAYS-BAS ET FRANCE

(Traduction.)

Copenhague, 31 décembre 1864.

Sur la pétition de la maison de commerce Puggaard et Ce, résidant ici, le ministère des affaires étrangères, en ce qui le concerne, a permis au

vaisseau cuirassé le *Stoerkodder* de porter le pavillon danois pour son voyage de retour de Copenhague à Bordeaux.

En conséquence de cette permission le susdit vaisseau doit être traité comme danois par les consuls royaux dans tous les ports où il entrera pendant *ce* voyage, c'est pourquoi nous ne manquerions pas de communiquer cette patente.

Le ministre enfin ajoute qu'aucune avance ne doit être faite pour ce vaisseau, à moins que la maison de commerce sus-nommée ne le désire et n'en garantisse le payement.

Signé : Bluhme.

Copie conforme : *Signé :* P. Vedel.

ANNEXE N° 11.

LE MINISTRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES AU CONSUL ROYAL A BORDEAUX

(Traduction.)

Copenhague, 31 décembre 1864.

Le ministère des affaires étrangères sur la requête à lui adressée permet que le vaisseau cuirassé le *Stoerkodder*, que le gouvernement royal s'était primitivement proposé d'acheter, puis qu'il a refusé, retourne à Bordeaux sous pavillon danois, mais avec l'instruction explicite que cette permission n'est accordée que pour ce seul voyage.

Votre Honneur est donc chargé de veiller à ce que ce vaisseau, à son arrivée à Bordeaux, abaisse le pavillon danois, et le ministre des affaires étrangères s'attend à recevoir en temps convenable le rapport consulaire à ce sujet.

La restitution de la patente de légitimation accordée par nous au vais-

seau doit être réclamée au patron du vaisseau et cette pièce me sera transmise ici.

Bluhme.

Copie conforme : *Signé :* P. Vedel.

M. SEWARD A M. BIGELOW

(Traduction.)

DÉPARTEMENT D'ÉTAT.

Washington, 13 mars 1865.

Monsieur,

J'ai sous les yeux plusieurs dépêches de M. Bigelow, notre ministre à Paris, relatives à l'affaire du pirate *Stonewall*, autrement dit l'*Olinde*, autrement dit le *Stoerkodder*, à savoir... (Suit l'énumération des dépêches).

J'ai aussi devant moi les dépêches relatives au même sujet et qui m'ont été écrites par M. Horace J. Perry, notre chargé d'affaires à Madrid, à savoir (suit l'énumération des dépêches), etc., et une autre dépêche sur le même sujet de M. Bradford R. Wood, notre ministre résident à Copenhague, n° 182, du 6 février 1865.

Par convenance, aussi bien que dans le but de tenir tous les agents diplomatiques des États-Unis intéressés dans la question également informés des intentions du gouvernement à ce sujet, je donne à ma réponse à ces diverses dépêches la forme d'une circulaire qui est adressée, non-seulement aux agents sus-mentionnés, mais encore au ministre plénipotentiaire des États-Unis à Londres, qui trouvera que dans ce cas comme dans d'autres semblables il a aussi une responsabilité à dégager.

Le vaisseau dont il est question est un bélier à vapeur. C'est l'un des deux vaisseaux de cette sorte qui ont été construits par Arman, constructeur maritime à Bordeaux et *membre de la chambre des députés*

à Paris, d'après un contrat avec les insurgés et pour leur usage dans la guerre civile qui existe maintenant aux États-Unis. Ce bâtiment a été pour cette raison dénoncé par nous au gouvernement français, qui après une enquête complète, a ordonné qu'il ne quitterait pas la France avec le caractère et la destination qui avaient primitivement déterminé sa construction, et qu'il ne recevrait la permission de sortir de ce pays qu'autant qu'il serait vendu à un acquéreur neutre au point de vue de notre guerre civile. On a affirmé au gouvernement impérial que ce vaisseau avait été vendu au gouvernement du Danemark qui était et est encore une puissance neutre, et sur cette affirmation, il a été envoyé sous pavillon français pour être livré à Copenhague. Le gouvernement de la France a informé celui de ce pays de ce procédé et j'ai eu l'honneur d'exprimer la satisfaction que ce règlement de la question faisait éprouver aux États-Unis.

Le vaisseau a reçu un armement partiel à Copenhague. Après y avoir séjourné pendant plusieurs mois, il a quitté ce port, dit-on, avec un équipage danois et sous pavillon danois, et après quelque délai employé à des apparitions dans des ports suédois et hollandais il est arrivé devant l'île d'Houat dans la juridiction maritime de la France, où il a reçu des matelots, du charbon et des approvisionnements d'un vapeur qui avait été envoyé à cet effet d'un port anglais qu'on croit être Liverpool, et ainsi muni, il a abandonné le pavillon et l'équipage danois, et s'est démasqué sous le pavillon insurgé comme un bâtiment de guerre. Houat est un endroit obscur et qui n'était pas, en ce moment, l'objet d'une surveillance spéciale des autorités. L'attention du gouvernement français a été éveillée par M. Bigelow sur l'apparition de ce navire et s'est promptement mise en mouvement. Mais dans l'intervalle, le *Stonewall* avait gagné la mer et très-peu de temps après, il entrait au Ferrol en Espagne, annonçait une détresse réelle ou simulée, et demandait la permission d'y réparer ses avaries.

M. Perry fit des remontrances et demanda que le navire fût arrêté.

Cette demande était pendante, lorsqu'un vapeur avec un renfort pris dans l'équipage du pirate *Florida*, récemment capturé à Bahia se ren-

dait de Liverpool au Ferrol ou à la Corogne. Le gouvernement espagnol refusa de retenir le vaisseau, et se décida à autoriser les réparations, en limitant pratiquement cette autorisation aux seules réparations nécessaires pour mettre le navire en état de supporter la mer, le gouvernement paraît aussi avoir refusé de tolérer tout renfort de l'équipage et tout accroissement des munitions de guerre. M. Perry a protesté contre la décision du gouvernement espagnol, contre l'autorisation de réparations de toute sorte et généralement contre l'attribution du caractère d'un belligérant légitime au *Stonewall.* Dans le même temps, le vapeur des États-Unis *Niagara* arrivait à la Corogne, et on annonce que le *Sacramento* se dirige vers ce port.

Les dépêches que j'ai devant moi m'apportent les notes que nos représentants à Paris, à Madrid et à Copenhague ont faites chacun de leur côté, et les raisons de droit qu'ils ont cherché à invoquer auprès de chacun de ces gouvernements, pour les décider à contribuer par leur intervention et leur autorité à empêcher le vaisseau pirate d'entrer dans la carrière à laquelle il était destiné. J'ai retardé ma réponse à ces dépêches, dans l'espérance qu'en présence d'obstacles et de périls suffisamment manifestes, ces entreprises illégales pourraient être abandonnées ou au moins déconcertées. Le gouvernement a déjà, contre les puissances maritimes impliquées dans cette affaire, des causes de plainte assez nombreuses et assez graves. Il préfère néanmoins entretenir la paix, l'harmonie et l'amitié avec ces puissances, plutôt que de rechercher de nouvelles occasions de querelle, et il s'estimera très-heureux si les appréhensions que l'affaire actuelle a soulevées ne sont pas justifiées. Les circonstances semblent d'ailleurs favoriser les vœux du gouvernement à cet endroit. Nos derniers avis télégraphiques nous affirment que le *Stonewall* est absolument hors d'état de tenir la mer, et que pour cette raison et pour d'autres, les criminels qui le possèdent cherchent à s'en débarrasser.

Je me borne, dans cette situation, à poser quelques principes sans les développer.

Premièrement. J'approuve toutes les représentations et tous les actes relatés dans les diverses dépêches que j'ai sous les yeux, et parti-

culièrement ceux de M. Perry, y compris sa protestation datée du 9 février.

Deuxièmement. Je désire que chacun des ministres à qui cette dépèche parviendra, en faisant connaître l'approbation ci-dessus au gouvernement auprès duquel il est accrédité, l'assure en outre que les États-Unis sont satisfaits de ce que ce gouvernement ait agi dans l'affaire du *Stonewall* de bonne foi et dans un esprit d'amitié envers les États-Unis, et que *tout ce qui a pu, relativement au* Stonewall, *être tenté pour compromettre un État étranger, a été fait par les intrigues trompeuses d'hommes pervers et désespérés qui ont employé la trahison et la fraude pour déconcerter la vigilance et se soustraire à l'application des lois des gouvernements intéressés.*

Troisièmement. J'ai l'ordre du Président, dans cette occasion, de ne pas poursuivre plus avant la question de la responsabilité définitive de la part de tout État étranger pour tout ce qui a été fait ou pour tout ce qui pourrait arriver relativement au *Stonewall*, autrement dit l'*Olinde*, autrement dit le *Stoerkodder*. Mais je me permets d'en appeler sérieusement à chacun de ces gouvernements afin qu'ils profitent de l'incident présent, pour réfléchir que les difficultés qui existent maintenant proviennent de ce qu'ils ont attribué les droits de belligérants sur mer aux rebelles des États-Unis, contrairement aux précédents les plus autorisés. J'en appelle à eux aussi afin qu'ils considèrent s'il est bien juste ou bien à propos de maintenir plus longtemps leur ancienne politique vis-à-vis des insurgés, malgré la protestation des États-Unis renouvelée maintenant encore une fois de plus avec insistance et fermeté.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

William H. Seward.

La même dépèche, *mutatis mutandis*, a été adressée à MM. Adams (Londres), Perry (Madrid), Wood (Copenhague).

N° 108.

M. SEWARD A M. BIGELOW

(Traduction.)

DÉPARTEMENT D'ÉTAT.

Washington, 5 avril 1865.

Monsieur,

Je dois vous accuser réception de votre dépêche du 17 mars 1862, dans laquelle vous me communiquez les résultats de votre entretien du même jour avec M. Drouyn de Lhuys au sujet de nos relations avec la France. Ce document a été lu avec intérêt et vos actes sont approuvés.

Le même courrier qui nous apportait votre dépêche nous donnait aussi la nouvelle de la tentative faite par le *Stonewall* de sortir du Ferrol, pour commencer sa carrière de déprédations et de piraterie sur le commerce américain, ce qui n'a été empêché que par la présence des croiseurs des États-Unis dans le voisinage.

Cette circonstance, et la décroissance rapide de la rébellion depuis votre entretien avec M. Drouyn de Lhuys vous autoriseront à revenir sur ce sujet à la première occasion.

L'insurrection n'a ni port, ni accès à la mer, ni siége de son prétendu gouvernement, ni administration civile coordonnée, ni armée qui, à la suite des défaites géminées ne se dissolve rapidement en bandes, et les seuls vaisseaux qui prétendent porter son pavillon, sont des vaisseaux bâtis à l'étranger, qui du jour où leur quille s'est trouvée dans des eaux neutres n'ont jamais osé s'approcher de plusieurs centaines de milles du théâtre de l'insurrection, et n'ont trouvé le moyen de voler et de piller que dans la concession du privilége de belligérants que leur ont fait des puissances qui nous avaient à diverses reprises manifesté l'intention de rester neutres dans la lutte.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

WILLIAM H. SEWARD.

N°. 912.

M. ADAMS A M. SEWARD

(Traduction.)

LÉGATION DES ÉTATS-UNIS.

Londres, 30 mars 1865.

Monsieur,

J'ai lu avec grand intérêt votre dépêche n° 1302, en date du 11 mars, adressée en même temps qu'à moi à plusieurs autres représentants des États-Unis en Europe. Je m'efforcerai de régler ma conduite sur les désirs du gouvernement, autant qu'il sera possible, dans tout ce qui se rapporte à l'équipement et au recrutement de l'équipage du *Stonewall.*

Il paraît d'après les journaux du matin, que ce vaisseau qui était entré à Lisbonne a été obligé d'en partir immédiatement, et qu'en outre une grave difficulté est née d'une prétendue tentative du *Niagara* et du *Sacramento* qui étaient à sa poursuite, de quitter le port contrairement à la volonté des autorités...

Je continue à penser que le *Stonewall* ne sera pas en état de tenir la mer. Il peut devoir son salut jusqu'ici à la chance qui l'a préservé de tout gros temps. Aussi sera-t-il bon d'être pleinement préparé contre toute surprise.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

CHARLES FRANCIS ADAMS.

N° 915.

M. ADAMS A M. SEWARD

(Traduction.)

LÉGATION DES ÉTATS-UNIS.

Londres, 5 avril 1865.

Monsieur,

J'ai l'honneur de vous transmettre, conformément au désir de M. Harvey, notre ministre à Lisbonne, une copie du télégramme qu'il a adressé hier soir à ma légation. Il paraît y avoir quelque erreur dans la transmission du dernier paragraphe. Néanmoins le sens général est satisfaisant.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

CHARLES FRANCIS ADAMS.

M. HARVEY A M. ADAMS

(Traduction.)

TÉLÉGRAMME.

Lisbonne, 4 avril 1865.

Veuillez informer immédiatement le département que le coup de canon tiré sur le *Niagara* dans le Tage a été une erreur d'un officier qui a été révoqué. Le *Niagara* n'a éprouvé aucun dommage; le gouvernement a donné entier désaveu et pleine satisfaction et saluera le pavillon.

HARVEY.

N° 932.

M. ADAMS A M. SEWARD

(Traduction.)

LÉGATION DES ÉTATS-UNIS.

Londres, 20 avril 1865.

Monsieur,

J'ai l'honneur de vous transmettre copie d'une lettre reçue hier de M. Dabney, consul à Ténériffe, annonçant l'arrivée dans ce port, le 31 mars dernier, du *Stonewall* venant de Lisbonne après une traversée de trois jours et son départ le 1er de ce mois.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

CHARLES FRANCIS ADAMS.

M. HUNTER A M. JOHN BIGELOW

(Traduction.)

DÉPARTEMENT D'ÉTAT.

Washington, 22 mai 1865.

Monsieur,

Il n'y a pas d'événements d'une importance suffisante à vous annoncer depuis le dernier résumé hebdomadaire, qui ne soient clairement exposés dans le bulletin officiel du département de la guerre publié dans le *Chronicle*, dont les numéros sont maintenant régulièrement adressés à toutes nos légations. Aux dernières nouvelles, le *Stonewall* était à la Havane, et des mesures énergiques avaient été prises pour s'en emparer ou le détruire.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur.

HUNTER.

Faisant fonctions de secrétaire.

ARRÊT

DE LA COUR SUPRÊME DES ÉTATS-UNIS

SESSION DE DÉCEMBRE 1852

AFFAIRE KENNETT ET AUTRES CONTRE CHAMBERS

Nous avons eu l'occasion de dire dans notre mémoire que le pouvoir exécutif et le pouvoir judiciaire aux États-Unis avaient toujours respecté et fait respecter les devoirs de la neutralité, tels qu'ils résultent des principes du droit des gens. Nous ne pouvons mieux le démontrer qu'en rapportant ici un arrêt rendu par la cour suprême des États-Unis dans les circonstances suivantes :

Le Texas, qui faisait partie des États mexicains, avait proclamé son indépendance en 1835, et personne n'ignorait que les insurgés ne voulaient se séparer du Mexique que pour se rattacher à l'Union. Cependant, les autorités fédérales ne négligèrent aucun effort pour contraindre les citoyens américains à garder la neutralité et à respecter les traités d'amitié qui existaient entre les États-Unis et le Mexique. Elles ne trouvèrent de motifs suffisants pour se départir de cette attitude, ni dans la déroute de l'armée mexicaine à San Jacinto, le 21 avril 1836, ni dans l'évacuation du pays insurgé par les vaincus après cette déroute, ni même dans le traité par lequel Santa Anna, président et dictateur du

Mexique, fait prisonnier à San Jacinto, reconnaissait l'indépendance du Texas.

Le Texas fut seulement reconnu comme État indépendant au mois de mars 1837, et est entré dans l'Union en 1845. Quinze ans après la reconnaissance de l'indépendance du Texas et sept ans après son entrée dans l'Union, la cour suprême des États-Unis a refusé tout effet civil à une convention relative aux opérations militaires du Texas, passée à Cincinnati le 16 septembre 1836, c'est-à-dire six mois avant que l'indépendance de ce pays ne fût reconnue et alors que le traité d'amitié, conclu entre les États-Unis et le Mexique, était en pleine vigueur.

Le compte rendu officiel des décisions de la cour suprême des États-Unis, pendant la session de décembre 1852, publié par Benjamin C. Howard, conseiller ès lois et rapporteur des décisions de la cour suprême, dans le recueil intitulé *Reports of cases argued and adjudged in the supreme Court of the United States* (vol. XIV, Boston, Little, Brown et Ce, 1853), donne, en ces termes, les motifs de la décision de la cour.

M. le chef de la justice Taney a fait connaître ainsi l'opinion de la cour :

Cette affaire est un appel d'un décret de la cour de district des États-Unis pour le district du Texas.

Les appelants ont produit devant cette cour une requête (*bill*) contre l'intimé dans le but d'obtenir l'exécution en due forme d'une convention qui est complétement exposée dans la requête et qu'ils allèguent avoir été conclue dans la ville de Cincinnati, État de l'Ohio, le ou vers le 16 septembre 1836. Quelques-uns des demandeurs réclament comme parties originaires au contrat, et d'autres comme ayant-cause des parties originaires qui leur ont vendu ou transféré leur intérêt.

Le contrat, après avoir exposé qu'il est conclu, le jour et l'an ci-dessus mentionnés, entre le général T. Jefferson Chambers, de l'armée du Texas, d'une part, et Morgan-Neville et six autres personnes de la ville

de Cincinnati, qui y sont désignées, d'autre part, explique les motifs et les intentions des parties dans les termes suivants :

« Que les dites parties, d'autre part, sont désireuses d'assister ledit général T. Jefferson Chambers, qui est maintenant occupé de lever, armer, équiper des volontaires pour le Texas et qui a besoin des ressources nécessaires à cet effet, et qu'étant extrêmement désireuses de servir la cause de la liberté et l'indépendance du Texas, elles sont convenues d'acheter audit T. Jefferson Chambers les terres ci-après décrites, dépendant de sa propriété personnelle et privée. »

Puis, après cette explication, suit l'engagement de Chambers de leur vendre et livrer les terres décrites dans la convention et situées au Texas pour la somme du 12,500 dollars qu'il reconnaît avoir reçue, par égales fractions, en billets d'eux payables en quatre, six et douze mois, et il déclare qu'il a un titre valable à la propriété de cette terre et qu'il le livrera avec une garantie générale. Il y a encore d'autres stipulations de la part de Chambers pour assurer le titre aux autres parties contractantes; mais il est inutile de les signaler ici, parce qu'elles ne se rapportent pas aux questions pendantes devant la cour.

Après avoir donné un exposé du contrat, la requête affirme que les billets remis ainsi qu'il a été dit plus haut ont été tous payés, puis il établit le mode d'après lequel ceux des demandeurs qui n'étaient pas parties au contrat primitif ont acquis leur part comme cessionnaires, et accuse Chambers de se refuser, sous différents prétextes, malgré l'entière remise de l'argent, à livrer la terre conformément aux conditions de son traité.

La requête expose ensuite que les appelants sont informés et ont la certitude que Chambers a reçu plein et entier remboursement en monnaie, papier, terre ou autre valeur pour les fournitures faites par lui pour l'armement et l'équipement de l'armée du Texas, auxquels se se réfère ledit contrat, et en vue desquels ses autres co-contractants s'étaient principalement déterminés à lui donner leur assistance par lesdites avances qu'ils lui avaient faites et qui avaient mis à même ledit Chambers d'agir ainsi.

A cette requête, l'intimé Chambers répond par une exception, et la

principale question que soulève cette exception est celle de savoir si le contrat était légal et valide et si l'exécution peut en être poursuivie par l'une ou l'autre des parties devant une cour des États-Unis. Il apparaît, par la teneur même du contrat et par les allégations des appelants dans leur requête, que ce contrat a été fait à Cincinnati avec un général de l'armée texienne, qui était alors chargé d'enrôler, armer et équiper des volontaires pour le Texas, afin de soutenir la guerre contre le Mexique, et que l'un des motifs qui ont déterminé les appelants à signer ce contrat et à avancer l'argent, c'était le désir de l'aider à atteindre ce but.

La cour du district a décidé que le contrat était illégal et nul, a accueilli l'exception et rejeté la requête : nous pensons que cette décision était fondée.

La validité de ce contrat dépend des relations qui existaient alors entre les États-Unis d'une part et le Mexique et le Texas d'autre part, et des obligations que ces relations imposaient au gouvernement et aux citoyens des États-Unis.

Le Texas avait proclamé son indépendance quelques mois avant cette convention. Mais il n'avait pas été reconnu par les États-Unis, et les autorités chargées par la constitution de nos relations extérieures regardaient les traités que nous avions faits avec le Mexique comme étant encore en vigueur et obligatoires pour les deux nations. Par le traité de frontières, notre gouvernement avait reconnu que le Texas faisait partie du territoire mexicain. Le premier article du traité d'amitié de commerce et de navigation déclarait « qu'il y aurait une paix ferme, inviolable et universelle et une vraie et sincère amitié entre les États-Unis d'Amérique et les États-Unis mexicains, dans toute l'étendue de leurs possessions et territoires, entre leurs peuples et citoyens respectivement et sans distinction de personnes ni de lieu. » Ces traités, tant qu'ils restaient en vigueur, étaient, d'après la constitution des États-Unis, la loi suprême qui liait non-seulement le gouvernement, mais tous les citoyens. Aucun contrat ne pouvait donc être fait valablement s'il violait leurs stipulations.

Il est indubitable que lorsque le Texas avait achevé d'assurer son indépendance, aucun traité antérieur ne pouvait forcer les États-Unis

de le considérer comme faisant partie du territoire mexicain. Mais il appartenait au gouvernement seul, et non pas à de simples citoyens isolés, de décider quand cet événement avait eu lieu, et cette décision, d'après le droit international, dépendait de la question de savoir si le Texas avait ou n'avait pas un gouvernement civil régulièrement organisé et capable de remplir les devoirs et les obligations d'une puissance indépendante. Cette décision dépendait de l'état des faits et non du droit qui était l'objet de la contestation entre les parties. Le président dit, dans son message du 22 décembre 1836 au sénat, au sujet de la lutte entre le Mexique et le Texas qui était encore pendante : « Toutes les « questions relatives au gouvernement des nations étrangères, de l'an- « cien comme du nouveau monde, ont été considérées par les États-Unis « seulement comme des questions de fait, et nos prédécesseurs se sont « sagement abstenus de prendre une décision jusqu'à ce qu'ils fussent « en possession des informations les plus complètes, afin non-seulement « que cette décision fût correcte, mais aussi afin qu'elle fût à l'abri de « tout soupçon peu honorable. » (*Journal du Sénat* de 1836-1837, p. 54.)

Conformément à ces principes, l'indépendance du Texas ne fut pas reconnue par le gouvernement des États-Unis avant le commencement de mars 1837. Jusqu'à cette époque, le Texas fut considéré comme partie du territoire mexicain; le traité qui décidait qu'il en serait ainsi fut regardé comme étant encore en vigueur et obligatoire pour les deux parties, et le gouvernement fit tous ses efforts pour remplir ses devoirs de neutralité et empêcher nos concitoyens de prendre part à la lutte. La preuve en ressort d'une communication officielle du président au gouverneur du Tennessee, en réponse à une question relative à une réquisition pour la milice, faite par le général Gaines. La dépêche est datée d'août 1836 et le président s'y exprime ainsi : « Les obligations de notre traité avec le Mexique, aussi bien que les principes généraux qui régissent nos rapports avec les puissances étrangères, nous commandent d'observer une stricte neutralité dans la lutte qui agite maintenant une partie de cette république. Tant que le Mexique remplit vis-à-vis de nous ses devoirs, tels qu'ils sont définis par les traités, et ne viole

aucun des droits qui y sont assurés à nos concitoyens, tout acte de la part du gouvernement des États-Unis qui tendrait à fomenter l'esprit de résistance à son gouvernement et à ses lois, quels que soient leur caractère et leur forme, tant qu'ils sont exercés dans leur propre limite et juridiction, serait injusticiable et hautement inconvenant. » (Extrait des documents, 1836-1837, vol. I, doc. 2, p. 58.)

Le même jour où la convention dont nous parlons fut faite (le 16 septembre 1836), M. Forsyth, sécrétaire d'État, dans une note au ministre du Mexique, l'assurait que le gouvernement avait pris les mesures nécessaires pour assurer l'exécution des lois destinées à préserver la neutralité des États-Unis, et que les fonctionnaires publics vaquaient avec vigilance à l'accomplissement de ce devoir. (Extrait des documents, vol. I, doc. 2, p. 63-64.)

Plus tard encore, le président, dans son message au sénat, du 22 décembre 1836, déjà cité, dit : « La reconnaissance d'un nouvel État, comme indépendant et ayant droit à une place dans la famille des nations, est, en tout temps, une mesure extrêmement délicate et des plus graves, mais surtout lorsque cet État s'est violemment détaché d'un autre État dont il formait partie intégrante, et qui prétend encore y exercer l'autorité. » Après avoir parlé de la politique que notre gouvernement avait toujours adoptée dans de semblables occasions et du devoir de conserver la réputation acquise aux États-Unis par leur attitude loyale et impartiale, il continue, en exprimant son opinion contre la reconnaissance du Texas à l'heure actuelle, dans les termes suivants :

« Il est vrai qu'à l'égard du Texas, l'autorité civile mexicaine a été chassée, que l'armée envahissante du Mexique a été défaite, que le chef de la république lui-même[1] a été fait prisonnier, et que tout moyen de dominer le gouvernement nouvellement organisé au Texas a été, quant à présent, anéanti dans les limites du Texas même. Mais d'un autre côté, il y a, en apparence du moins, une immense disproportion de force matérielle en faveur du Mexique. La république mexicaine, avec un nouveau pouvoir exécutif, rallie ses troupes sous un nouveau chef et prépare une

[1] Santa Anna.

nouvelle expédition pour recouvrer l'autorité qu'elle a perdue. C'est à l'issue de cette expédition dont elle est menacée que l'indépendance du Texas peut être considérée comme suspendue, et n'y eût-il rien de particulier dans la situation respective des États-Unis et du Texas, la reconnaissance que nous ferions de son indépendance, au milieu d'une telle crise, pourrait être difficilement regardée comme conforme à cette prudente réserve avec laquelle nous nous sommes crus, jusqu'à ce jour, obligés de traiter toutes les questions de ce genre. »

Le but de ce message paraît avoir été de convaincre le congrès de l'inconvenance (*impropriety*) de reconnaître alors l'indépendance du Texas, et surtout précisément, parce que l'origine américaine de sa population, et son désir bien connu de devenir l'un des États de cette Union, auraient pu, si la reconnaissance eût été prématurée, jeter quelques soupçons sur les motifs qui nous avaient dirigés.

Nous avons donné ces extraits des documents publics, non-seulement pour montrer qu'aux yeux de notre gouvernement le Texas n'avait pas établi son indépendance lorsque le contrat avait été fait, mais aussi pour montrer *avec quel soin les autorités constituées se sont efforcées de conserver sans tache l'honneur du pays* et de le mettre à l'abri du soupçon d'avoir pris part à la lutte.

Puisque l'attitude du gouvernement et sa politique patente et avouée étaient telles, ceux qui ont été parties dans un contrat tel que celui-ci peuvent-ils venir demander à une cour de justice des États-Unis l'exécution en due forme de ce contrat? Il a été fait en opposition directe à la politique du gouvernement, alors que le devoir de tout citoyen était de s'y conformer. Lorsque ces parties ont vu que le gouvernement faisait tous ses efforts pour remplir de bonne foi ses devoirs de puissance neutre, *elles ont participé à la guerre* en fournissant des ressources à un général de l'armée texienne, dans le but avoué d'aider et de favoriser les opérations militaires.

On peut d'ailleurs parfaitement induire des termes du contrat, et des allégations de la requête des appelants, que les volontaires devaient être levés, armés et équipés dans le territoire des États-Unis. Les termes du contrat sont ceux-ci : « que lesdites parties, d'autre part (c'est-à-dire les

demandeurs), sont désireuses d'assister ledit général T. Jefferson Chambers, qui est maintenant occupé de lever, armer et équiper des volontaires pour le Texas, et qui a besoin des ressources nécessaires à cet effet. » Or, comme le général Chambers était alors aux États-Unis et était, ainsi que le dit le contrat, alors occupé à lever, armer et équiper des volontaires, et avait besoin des ressources nécessaires à cet effet, la conséquence irrésistible de tout cela, c'est que ces préparatifs se faisaient à l'endroit même ou dans le voisinage de l'endroit où la convention était passée, et que l'argent était avancé dans le but d'armer et d'équiper des troupes aux États-Unis. Cette induction est d'autant plus forte, qu'on n'indique aucun endroit où ces préparatifs doivent se faire, et que la convention ne contient aucun engagement de la part du général Chambers, ni aucune réserve de la part de ses co-contractants qui interdise au général d'user de ces ressources ou de faire ces préparatifs militaires dans l'intérieur des États-Unis.

Si telle est l'interprétation correcte de la convention, non-seulement le contrat est nul, mais les parties qui ont avancé l'argent étaient passibles d'une peine, après poursuite criminelle, pour avoir violé les lois de neutralité des États-Unis, et certainement, avec de si forts indices d'une intention criminelle, et en l'absence de toute allégation de la requête qui permette d'induire l'innocuité des actes des appelants, aucune cour de chancellerie ne consentirait à leur prêter son concours pour mettre cette convention à exécution en due forme, et les renverrait à se pourvoir par les seuls moyens de la loi ; ce motif suffirait, à lui seul, pour justifier le décret de la cour de district qui rejette la requête.

Mais la décision s'appuie sur une base plus large et plus solide encore, et la convention ne peut être soutenue ni au point de vue de la loi, ni au point de vue de l'équité. La question n'est pas de savoir si les parties qui figurent à ce contrat ont violé les lois de neutralité des États-Unis et se sont exposées à des poursuites criminelles, mais si un tel contrat, fait à cette époque, aux États-Unis, dans le but exprimé au contrat et la requête des appelants, était un contrat légal, valable, et donnant droit à tous ceux qui y sont parties de s'adresser aux cours des États-Unis pour en ordonner l'exécution.

Les rapports de ce pays avec les puissances étrangères et sa politique à leur égard sont remis, par la constitution des États-Unis, entre les mains du gouvernement, et les décisions du gouvernement à ce sujet sont obligatoires pour tout citoyen de l'Union. Chacun d'eux est obligé d'être en guerre avec la nation contre laquelle le pouvoir, qui a le droit de faire la guerre, l'a déclarée, et est également astreint à ne commettre *aucun acte d'hostilité contre une nation avec laquelle le gouvernement est en paix et amitié.* Ce principe est universellement reconnu par le droit des gens. Il est la base de tout gouvernement, et, sans lui, il n'y aurait plus ni ordre social ni relations pacifiques entre les citoyens des différents pays. La vérité de ce principe est plus éclatante encore pour les citoyens des États-Unis. Car, comme la souveraineté y réside dans le peuple, chaque citoyen est une partie de la souveraineté, et se trouve lui-même personnellement lié par les lois que les représentants de la souveraineté peuvent faire, ou les traités qu'ils peuvent souscrire dans les limites de l'autorité qui leur a été déléguée. Quand cette autorité a engagé sa foi, vis-à-vis d'une autre nation, qu'il y aurait paix et amitié entre les citoyens des deux pays, chaque citoyen des États-Unis est également et personnellement engagé. Le pacte est fait par le département du gouvernement à qui il a lui-même consenti à donner pouvoir de le faire. C'est son propre pacte, puisqu'il est partie de la souveraineté au nom de laquelle il a été fait. Il ne peut faire aucun acte, entrer dans aucune convention pour favoriser ou encourager la révolte ou les hostilités contre les territoires d'un pays avec lequel notre gouvernement est engagé par un traité à rester en paix, sans violer ses devoirs de citoyen et la foi jurée à une nation étrangère. S'il agit ainsi, il ne peut réclamer l'assistance d'une cour de justice pour mettre à exécution le contrat. Les appelants disent, dans leur contrat, qu'ils étaient déterminés à avancer l'argent par leur désir de favoriser la cause de la liberté. Mais notre propre liberté ne peut être conservée sans l'obéissance à nos propres lois, et l'ordre social ne pourrait être maintenu si le pouvoir judiciaire (*judicial branch of the government*) protégeait et sanctionnait des contrats faits en violation des obligations que la loi impose ou contrairement à la politique connue et traditionnelle du département chargé des af-

faires extérieures agissant dans la limite de ses attributions constitutionnelles.

Mais il a été allégué, dans l'argumentation, que le Texas était indépendant de fait et État souverain au moment où la convention a été faite, et que le citoyen d'une nation neutre peut valablement prêter de l'argent au belligérant pour le mettre en mesure de poursuivre les hostilités contre son ennemi.

Il n'est pas nécessaire, dans l'affaire qui nous est soumise, de décider jusqu'où les tribunaux judiciaires des États-Unis pourraient faire exécuter un contrat tel que celui-ci, si deux États reconnus comme indépendants étaient en guerre, et si ce pays était neutre. Il suffit, pour répondre à l'argumentation, de dire que la question de savoir si le Texas était ou n'était pas devenu un État indépendant à cette époque, était une question exclusivement du ressort de ce département de notre gouvernement, qui est chargé des relations étrangères. Jusqu'au jour où ce département a reconnu le Texas comme État indépendant, les tribunaux judiciaires de ce pays étaient forcés de considérer l'ancien ordre de choses comme ayant continué d'exister et de regarder le Texas comme une partie du territoire mexicain. Si nous avions entrepris de rechercher si le Texas n'était pas un pouvoir indépendant de fait avant qu'il eût été reconnu comme tel par le pouvoir chargé de faire les traités, nous aurions assumé l'exercice de l'autorité politique, pour laquelle un tribunal judiciaire est absolument incompétent, et que la constitution a conféré exclusivement à un autre département.

La question, d'ailleurs, n'est pas nouvelle. Elle a déjà été soumise à la cour dans l'affaire Rose contre Himely 4 Cr. 272, et dans l'affaire Hoyt contre Gelston, 3 Wheaton 324. Dans ces deux affaires, la cour a dit qu'il appartenait exclusivement aux gouvernements de reconnaître les nouveaux États à la suite des révolutions qui peuvent éclater dans le monde. Jusqu'à ce qu'une reconnaissance de ce genre ait eu lieu, soit de la part de notre propre gouvernement, soit de la part du gouvernement duquel le nouvel État dépendait précédemment, les cours de justice sont obligées de considérer l'ancien état de choses comme ayant subsisté sans altération.

C'est sur ce motif que la cour de *Common Pleas* d'Angleterre, dans l'affaire de Wutz contre Hendricks (9 Moore's C B. Reports 586), a décidé qu'il était contraire au droit des gens que des personnes résidant en Angleterre prissent des engagements pour lever de l'argent par voie d'emprunt, dans le but de soutenir les sujets d'un État étranger armés contre un gouvernement ami de l'Angleterre, et qu'un pareil contrat ne donne droit à aucune action judiciaire. Cette décision est citée avec éloges par le chancelier Kent dans 1 Kent's Comm. 116.

La reconnaissance postérieure de l'indépendance du Texas, et son admission dans l'Union comme État souverain, ne peuvent nullement affecter la question. Le contrat, étant absolument nul à l'époque à laquelle il a été fait, ne peut tirer aucune force ni aucune valeur des événements qui ont pu se produire plus tard.

Mais on insiste sur ce point, dans l'intérêt des appelants, que ce contrat, devant être exécuté au Texas, était valable d'après la loi du Texas, et que la cour de district pour cet État, dans un procès entre simples particuliers, était obligée d'appliquer les lois de l'État et aurait dû, par conséquent, ordonner l'exécution du contrat.

Cet argument repose en partie sur une erreur de fait. Le contrat n'a pas seulement été fait à Cincinnati, mais toutes les stipulations du côté des appelants devaient être exécutées dans cette ville et non au Texas. Les avances d'argent qu'ils s'étaient engagés à faire dans un but militaire ont été en réalité faites et devaient être faites à Cincinnati par la livraison de leurs billets à ordre qui ont été acceptés par l'intimé comme argent comptant. C'est là ce qui résulte du contrat lui-même, et se sont *ces avances d'argent, faites contrairement aux obligations de la neutralité et à la politique des États-Unis, qui annullent le contrat*. La simple convention d'accepter le transfert de terres situées au Texas, contre les valeurs payées par eux, aurait été à l'abri de toute critique.

Mais si le fait avait été autre, il est évident qu'aucune loi du Texas, en vigueur alors ou aujourd'hui, ne pouvait ni relever un citoyen des États-Unis, tant qu'il conservait sa nationalité, de ses devoirs vis-à-vis de son gouvernement, ni forcer une cour des États-Unis à sanctionner un contrat quel que soit l'endroit où il avait été fait et où il devait être

exécuté, si ce contrat était fait en violation de leurs lois, était en opposition avec la politique publique du gouvernement, ou était contraire aux traités existant avec une nation étrangère.

Nous jugeons, en conséquence, que ce contrat est illégal et nul, et nous confirmons le décret de la cour de district.

FIN DES PIÈCES JUSTIFICATIVES

BERRYER, ancien bâtonnier.

HENRY MOREAU, avocat à la Cour impériale de Paris.

E. CARON, avoué près le tribunal civil de la Seine.

PARIS. — IMP. SIMON RAÇON ET COMP., RUE D'ERFURTH, 1.

